

**Cicloturistas na Estrada Real:
Perfil, forma de viagem e implicações para o segmento**

Júlio Corrêa de Resende Dias Duarte¹

Nelson Antônio Quadros Vieira Filho²

Resumo

Este artigo pretende contribuir para a discussão do cicloturismo e suas especificidades como segmento turístico, a partir de um estudo de caso dos cicloturistas na Estrada Real, Minas Gerais, Brasil. O trabalho realizado objetiva caracterizar o perfil socioeconômico dos viajantes da rota turística, suas formas de viagem e suas necessidades enquanto turistas. As discussões teóricas desta pesquisa abordam os temas da segmentação turística e cicloturismo. A metodologia da pesquisa envolveu análise de entrevistas semi-estruturadas, realizadas com 28 cicloturistas, que percorreram trechos da Estrada Real, no ano de 2007, e também observação participante, a partir de viagem com um dos entrevistados, na rota turística, em Outubro de 2007. Este estudo revela as qualidades do segmento cicloturismo, que podem beneficiar tanto os turistas quanto os residentes e suas regiões. No entanto, para que o fluxo de cicloturistas seja relevante para os destinos, conclui-se ser necessário o planejamento da oferta turística em função das necessidades desse segmento.

Palavras-chave: Turismo. Segmentação. Cicloturismo. Planejamento. Estrada Real.

1. Introdução

A bicicleta tem sido considerada como importante instrumento para o desenvolvimento regional sustentável. A qualidade de vida de habitantes de muitas grandes cidades está sendo afetada por graves problemas como o excesso de trânsito de veículos automotores e a poluição proporcionada por eles. Nesse contexto, a bicicleta tem sido valorizada por ser um meio de transporte silencioso, que emite baixos níveis de poluição e proporciona saúde aos seus usuários, entre outros benefícios. Com relação à atividade turística, ela tem sido pensada por diversos países como forma de desenvolvimento do meio rural. As viagens dos cicloturistas normalmente implicam em baixos níveis de impacto ambiental

¹ Universidade de Cuiabá - MT.

² Instituto Kultur - MG.

e podem gerar diversos benefícios aos destinos, incluindo uma melhor distribuição de renda e melhor relacionamento entre viajantes e residentes.

Há poucas pesquisas aprofundadas sobre o perfil dos cicloturistas e comportamentos de viagem. Os estudos analisados são de caráter exploratório e indicam uma lacuna existente na literatura quanto a conhecimentos aprofundados nesse tema. Essa carência de maiores informações sobre o tema dificulta o planejamento do produto turístico, pois o desconhecimento das necessidades do público-alvo tende a fazer com que a oferta não satisfaça a demanda. Esta pesquisa pretende contribuir para suprir parte desta carência de dados científicos que auxiliem na gestão do turismo.

Este trabalho tem a Estrada Real como estudo de caso. A rota visa promover o desenvolvimento de 177 municípios, situados em três Estados brasileiros, por meio do turismo. O cicloturismo é um dos segmentos desejados pelos seus gestores, mas este deveria receber maiores atenções para que o fluxo desse tipo de turista seja relevante para o destino turístico em questão. Esta pesquisa, por meio do estudo do perfil dos cicloturistas, das características das viagens e de suas necessidades, busca analisar a relação entre o que é ofertado pelo pretendido produto turístico e as necessidades da demanda. Dessa forma, este trabalho pretende contribuir para o aprimoramento da gestão da Estrada Real.

A presente pesquisa objetiva caracterizar o perfil socioeconômico dos cicloturistas, suas motivações e formas de viagem, bem como a avaliação que fazem das condições para o cicloturismo na rota.

2. Referencial teórico

O *marketing*, segundo Kotler (1998), é responsável por entender as necessidades do mercado e preparar os produtos para satisfazê-las. Toda empresa ou destino turístico que trabalha com a filosofia do *marketing* tem os clientes como foco de seus negócios, porque é a partir do que eles necessitam e desejam que os produtos são formatados. No

caso do turismo, o turista é esse agente fundamental e o estudo de seu comportamento e de suas necessidades é essencial para o sucesso dos produtos turísticos (MIDDLETON, 1994).

O mercado de turismo tem mudado muito nas últimas décadas. O desenvolvimento tecnológico dos transportes, o aumento do tempo livre, as melhores condições econômicas das populações, a necessidade de fuga do cotidiano e dos grandes centros urbanos fizeram com que os produtos turísticos se modificassem. O turismo de massa passou a não satisfazer mais as necessidades e as vontades de grande parte dos turistas, que passaram a buscar maior personalização das viagens. Os destinos passaram a focar buscar grupos específicos de turistas por meio de diferenciais. Diante deste novo contexto, a segmentação foi o caminho encontrado para garantir a satisfação do cliente e passou a fazer parte dos produtos turísticos adaptados a esta nova realidade (ANSARAH, 2001).

A segmentação de mercado proporciona maiores chances de um produto obter sucesso. Por meio dela, é possível concentrar os esforços de *marketing* e desenvolver a oferta adequada para cada mercado alvo. Ainda é possível ajustar melhor os preços, os canais de distribuição e a propaganda para atingir eficientemente o mercado-alvo, ao invés de dispersar os esforços do *marketing* (KOTLER, 2003. DIAS; CASSAR, 2005).

Há diversas informações sobre a demanda que são fundamentais para o planejamento e a gestão do turismo. Dados como quantidade de turistas, suas origens, seus gastos de viagem, meios de transporte, de hospedagem e de alimentação utilizadas, entre outros, são importantes informações para que o produto turístico seja adequado às suas necessidades. Conhecer a demanda é conhecer seu cliente e, portanto, ter mais chance de surpreendê-lo positivamente (GOELDNER; RITCHIE; MCINTOSH, 2002).

O cicloturismo é um segmento de mercado que possui características que atendem às mudanças na demanda por viagens e, por isso, tem crescido muito em diversos países. O governo da Dinamarca, por exemplo, considera a bicicleta uma das principais formas de

transporte do país e realiza diversas Políticas Públicas que fomentam seu uso no cotidiano e também durante o lazer (SIMONSEN; JORGENSON, 1996).

Trata-se, no entanto, de um segmento ainda pouco desenvolvido e os produtos existentes no mercado ainda são incipientes. Por esses e por outros motivos, a construção de conhecimento na área ainda é pequena. No entanto, os estudos existentes apontam para um segmento muito interessante de ser trabalhado, principalmente pelas condições que oferece à construção da sustentabilidade em áreas rurais.

Embora o cicloturismo seja um segmento do turismo ainda pouco estudado, alguns autores realizaram suas primeiras definições conceituais. O conceito de cicloturismo referência para esta pesquisa é de Ritchie (1998).

Cicloturismo deve ser definido como qualquer atividade realizada por aqueles que estão de férias por mais de vinte e quatro horas ou uma noite, e para quem a bicicleta é parte integral da viagem, mesmo que não a utilize em alguns momentos (RITCHIE, 1998, p.568, 569).³ (tradução do autor)

Trata-se de uma definição que inclui cicloturistas que realizam longas rotas, viagens de final de semana e ainda aqueles que se hospedam em um destino específico e, a partir dali, conhecem o entorno por meio da bicicleta.

Alguns países do mundo têm realizado o planejamento de seus produtos turísticos voltados para o cicloturismo. No Reino Unido, foi desenvolvida uma rede nacional de ciclismo como uma rede alternativa de transporte. Trata-se de uma série de caminhos sem tráfego de automóveis e de pequenas estradas que conectam os centros urbanos e o interior em todo o território britânico. A responsável pelo seu desenvolvimento é a Sustrans, instituição sem fins lucrativos de fomento aos transportes sustentáveis na região. No ano 2000, a rede possuía oito mil quilômetros de extensão e hoje conta com mais de dezesseis mil (LUMSDON, 2000).

³ “Bicycle tourism should be defined as any activities, whether cycling or non-cycling, that are undertaken by those who are on vacation for longer than 24 h or one night, and for whom is an integral part of this trip.”

A rota C2C⁴ foi a primeira a ser planejada, aberta no ano 1996. Embora a infraestrutura ainda seja limitada e não haja uma abordagem coordenada de *marketing*, o destino se tornou conhecido nacionalmente como rota de longa distância para o ciclismo e tem conseguido bons resultados (COPE *et al.*, 1998).

A Dinamarca conta com onze rotas nacionais de ciclismo, cobrindo uma distância de quatro mil quilômetros⁵. Todas elas são sinalizadas e os mapas são disponibilizados no sítio eletrônico oficial do país. Segundo Simonsen e Jorgenson (1998), a política nacional de turismo tem como um de seus objetivos principais atrair tipos de turistas que têm um consumo diário alto, que viajam fora da alta estação e que utilizam meios de hospedagem que geram muito emprego. O cicloturismo é um dos segmentos trabalhados que contribuem para esse objetivo.

Segundo Ritchie (1998), para melhorar o produto de cicloturismo da Nova Zelândia é preciso estimular grande variedade de tipos de meios de hospedagem, principalmente meios mais baratos e mais informais como, por exemplo, áreas de acampamento e albergues. É necessário também fomentar abertura de lojas de peças e manutenção de bicicletas ao longo das rotas, bem como oferecer informações adequadas e confiáveis sobre outros serviços de transporte. O autor sugere também a promoção de rotas alternativas às rodovias principais para proporcionar maior segurança e uma experiência ambiental de melhor qualidade. Outra ação recomendada é a conscientização da população local com o objetivo de demonstrar o potencial do cicloturismo para o desenvolvimento da atividade em áreas rurais.

No entanto, cabe ressaltar que os exemplos destes três países não podem ser generalizados para todo o mundo. Tratam-se de países ricos, em que a atividade turística é bem estruturada e desenvolvida. Nos países em que o turismo é menos desenvolvido, ainda é desconhecido o potencial deste segmento e não há pesquisas que indiquem seus impactos negativos e positivos. Dessa forma, é preciso relativizar as experiências da

4

C2C é a abreviatura para a rota de ciclismo britânica denominada Coast to Coast.

5

<http://www.visitdenmark.com/uk/en-gb/menu/turist/inspiration/aktivferie/cykel/cycling.htm>

Nova Zelândia, Dinamarca e Reino Unido, em função desta diferença existente entre a organização do turismo nestes países e no Brasil. Aqui, ainda persiste a dúvida se é possível organizar com qualidade as regiões para o cicloturismo, fazendo com que o fluxo deste tipo de turista proporcione os benefícios relatados.

No Estado de Santa Catarina, está sendo desenvolvida a primeira experiência em cicloturismo no país. O Circuito Vale Europeu⁶ foi criado para caminhantes e cicloturistas. Trata-se de um percurso de 300 quilômetros de estradas de terra, preparadas para estes tipos de viajantes. Aspectos como a sinalização e a disponibilização de informações como mapas, atrativos, cidades e serviços foram pensadas em função deste público. No entanto, não há ainda pesquisas sobre o cicloturismo nessa região que relate os pontos negativos e positivos desta primeira tentativa brasileira.

Sobre o perfil, diversas pesquisas já foram conduzidas em destinos diferentes. Apesar de não ser possível generalizar esses conhecimentos produzidos a partir de pesquisas com determinados públicos de outros países, sua utilização pode contribuir para o entendimento desse segmento em outros contextos. Nesse sentido, as informações sobre o perfil dos cicloturistas em viagem no Reino Unido, Dinamarca e Nova Zelândia se apresentam como importantes pistas para conhecê-los.

A pesquisa, na Nova Zelândia, demonstrou que seus cicloturistas preferem formas mais baratas de meios de hospedagem e tendem a utilizar diversos tipos durante a mesma viagem. Mais de noventa por cento disseram utilizar áreas de *camping*, enquanto quase oitenta por cento utilizaram albergues. Outros meios de hospedagem mais utilizados foram os motéis, casas de família, casas de amigos e cama e café (RITCHIE, 1998).

No Reino Unido, a média de tempo gasto pelo cicloturistas para realização da rota C2C, em 1997, foi de 3 ou 4 dias. Considerando que sua extensão total é de 220 quilômetros,

a média de quilômetros pedalados, por dia, pelos cicloturistas foi pouco maior de 64 (COPE *et al*, 1998).

Com relação aos gastos, nessa mesma rota, cerca de setenta e seis por cento não gastaram com atrativos turísticos, corroborando com a idéia de que os locais pagos não são objetivos de viagem. A maior motivação dos cicloturistas foi o ato de pedalar nos diversos ambientes. O maior gasto foi com hospedagem, sendo que cerca de cinquenta e sete por cento gastaram entre dez e vinte libras por dia. O gasto médio total foi de trinta libras diárias, o que indica uma média de, aproximadamente, cem libras gastas, por pessoa, na rota.

Na Nova Zelândia, o estudo demonstrou que os cicloturistas fizeram uma boa distribuição do dinheiro porque pedalarão por muitas cidades, durante muitos dias. Em 1998, eles ficaram em média noventa e um dias no país. O gasto diário médio foi de sessenta e quatro dólares, enquanto os outros turistas internacionais gastaram cento e cinquenta e dois dólares. No entanto, o cicloturista permaneceu, em média, mais dias no país e o seu gasto total médio foi de três mil e vinte e um dólares, enquanto que os turistas internacionais gastaram, em média, dois mil setecentos e setenta e seis dólares (RITCHIE; HALL, 1999). Os maiores gastos dos cicloturistas no país foram realizados com alimentação e hospedagem, sendo pouco mais de vinte dólares com alimentação e cerca de doze dólares com acomodação. Essa informação se assemelha à da C2C, na medida em que esses gastos correspondem à metade do gasto diário.

Sobre a relação do turista com a paisagem, Boullón (2002, p.158) escreveu que aquele que viaja em excursões interage menos com o ambiente porque na “[...] maior parte do tempo seus campos visuais são dados pela janela dos veículos em que viaja. Nesse ambiente, sua atenção é requerida por outros estímulos, como, por exemplo, a conversa de seus companheiros, a música do rádio e as mensagens do guia.” Para o autor, trata-se de uma atitude passiva. Por outro lado, turista com outros propósitos como praticar algum tipo de esporte interage mais com o ambiente porque, ao desenvolver a atividade, “[...] deixa de ser espectador para se transformar em protagonista. [...] Prolongando a

estada, o turista familiariza-se com o meio, e o fato de poder banhar-se sem pressa, caminhar entre as árvores, fazer excursões pelas montanhas e acampar à beira de um lago faz com que [...] compenetre-se das características da paisagem. (BOULLÓN, 2002, p. 159) O cicloturista, devido às características de sua viagem, assemelha-se com esse turista que tem mais oportunidade de interagir com seu entorno.

Com base em diversas evidências, pesquisadores e gestores do turismo consideram o cicloturismo como um segmento que tem muito a contribuir para o desenvolvimento das comunidades, principalmente em áreas rurais. Dentre os argumentos, podem ser destacados os fatos de que a bicicleta é um meio de transporte de energia limpa e que proporciona boa distribuição de renda ao longo dos destinos por causa do comportamento de viagem dos cicloturistas. Embora os produtos de cicloturismo tenham pouco tempo de vida e ainda não tenham gerado grande quantidade de informações sobre seus benefícios, os indícios de que se trata de um segmento que pode contribuir para a sustentabilidade são fortes. A bicicleta surge como importante parte da solução para os problemas, tanto para os centros urbanos, quanto para as áreas rurais. Muitas cidades do mundo têm realizado grandes modificações em sua infra-estrutura para incentivar seu uso diário. Diversos destinos têm desenvolvido seus produtos de cicloturismo com o objetivo de atrair esse tipo de turista.

No caso de Bornholm, na Dinamarca, Robbins (1996) argumenta que as bicicletas não estão sendo capazes de diminuir a quantidade de turistas que chegam ao local de carro. Na verdade, na medida em que a quantidade de cicloturistas aumenta, aumenta também a quantidade de pessoas que viajam de carro. Isso se deve ao fato de que os cicloturistas utilizam esse meio de transporte para chegar ao destino. Por outro lado, o autor diz que a bicicleta tem um importante papel para a locomoção dos turistas na ilha. Mais de 120.000 mil visitantes, no ano de 1996, cerca de trinta e quatro por cento, utilizaram a bicicleta com um dos três principais meios de transporte. Esse número é significativo e capaz de reduzir a poluição, o tráfego e os acidentes (ROBBINS, 1996).

Os cicloturistas na Dinamarca têm comportamento mais respeitoso com relação ao ambiente do que outros turistas. Segundo Simonsen e Jorgenson (1996), eles poluem menos porque não utilizam carro para ir aos atrativos e, por meio do seu comportamento de viagem, sabe-se que consomem menos energia e água, e produzem menos lixo. Eles também causam menos impacto à fauna e à flora do que outras formas de turismo no meio rural porque tendem a pedalar sempre em estradas ou trilhas, concentrando o impacto nelas. A maioria deles considera a conservação do ambiente como fator de extrema importância para a escolha do destino. Embora os autores indiquem a necessidade da realização de pesquisas mais aprofundadas sobre impactos ambientais, eles acreditam na relevante contribuição do segmento para a sustentabilidade de meios rurais.

Com relação ao desenvolvimento rural, o cicloturismo também tem muito a contribuir. As viagens de bicicleta acontecem predominantemente em áreas rurais e o ritmo lento da viagem faz com que os benefícios sociais e econômicos sejam distribuídos ao longo dessas áreas. Ritchie e Hall (1999) argumentam que ao invés dos turistas gastarem o que estão dispostos a gastar em um único destino, eles distribuem esse dinheiro ao longo dos locais por onde passam.

3. Percurso Metodológico

Esta pesquisa caracteriza-se por uma abordagem quali-quantitativa e descritiva (GIL, 1999) porque pretende descrever as características e o comportamento de viagem dos cicloturistas da Estrada Real. Buscou-se conhecer o perfil socioeconômico, o histórico das viagens realizadas, a forma de viagem, o planejamento e a percepção com relação aos serviços de dois destinos da Estrada Real: Conceição do Mato Dentro e Serra do Cipó, distrito de Santana do Riacho.

A Estrada Real foi escolhida como objeto de estudo dessa pesquisa porque tem os cicloturistas como um dos públicos almejados e por já ser freqüentada por esse tipo de turista. No entanto, pelo fato da rota ser muito extensa, não foi possível a viabilização de uma pesquisa que englobasse todos os seus trechos. Assim, foi escolhido como foco desta

pesquisa o Caminho dos Diamantes, trecho compreendido entre Diamantina e Ouro Preto, região da Serra do Espinhaço Meridional, onde se encontram dois destinos escolhidos como referência para a pesquisa de campo: Conceição do Mato Dentro e Serra do Cipó, município de Santana do Riacho. A primeira foi escolhida porque é uma cidade em que o turismo está se tornando importante atividade econômica, além de fazer parte do eixo central da rota e por ter sido indicada pelos técnicos do Instituto Estrada Real como um destino já procurado pelos cicloturistas. A Serra do Cipó, distrito de Santana do Riacho, foi escolhida por fazer parte da Estrada Real e por apresentar um fluxo grande de cicloturistas nos finais de semana e também nas férias.

O universo da pesquisa constitui-se dos cicloturistas da Estrada Real no trecho analisado. A ausência de dados estatísticos disponíveis na literatura e no IER sobre o fluxo desses turistas, na rota e em seus destinos, impediu a caracterização de uma amostra estatisticamente significativa. Por isso, definiu-se que seriam entrevistados todos os cicloturistas que fossem encontrados nos destinos escolhidos durante o período da pesquisa de campo que se deu em intervalos distintos, compreendidos entre os dias 28 de julho e 24 de outubro de 2007. No total, foram realizadas entrevistas com 28 cicloturistas.

Esse estudo baseou-se em pesquisa bibliográfica, entrevistas semi-estruturadas e observação participante. A pesquisa bibliográfica teve como objetivo construir a fundamentação teórico-conceitual sobre os temas da percepção ambiental e do cicloturismo. A entrevista semi-estruturada (DENCKER, 1998) foi utilizada como uma das técnicas de coleta de dados primários relativos ao perfil dos cicloturistas e sua percepção do ambiente no contexto da Estrada Real pesquisado. Outra técnica de pesquisa utilizada foi a observação participante. Nessa etapa da pesquisa de campo, buscou-se uma aproximação entre autor e cicloturista para melhor compreensão de sua percepção ambiental. Para tanto, o autor realizou uma viagem de bicicleta, acompanhando um cicloturista na ER, com a autorização do mesmo, no percurso compreendido entre Conceição do Mato Dentro e Santana do Riacho, no período entre os dias 11 e 14 de outubro de 2007. A experiência possibilitou interação e diálogo entre

pesquisador e pesquisado no ambiente de viagem, revelando aspectos importantes para a compreensão qualitativa do fenômeno.

Para analisar os dados levantados pelas entrevistas e pela observação participante, optou-se por procedimentos estatísticos descritivos simples, análise de conteúdo do discurso devidamente contextualizado. Os dados quantitativos foram utilizados para a construção das tabelas e gráficos e, posteriormente, analisados por meio de estatística descritiva simples. Pelo fato de esta pesquisa ser predominantemente qualitativa e ter tido um número relativamente pequeno de entrevistas, os dados estatísticos não podem ser considerados representativos do universo de cicloturistas na Estrada Real, universo este que é desconhecido. No entanto, algumas tendências puderam ser apontadas com a contribuição dos dados qualitativos e também da literatura internacional.

4. O perfil socioeconômico, formas de viagem e grau de satisfação dos cicloturistas quanto aos serviços utilizados

Conhecer o perfil socioeconômico dos cicloturistas é fundamental para entender suas necessidades enquanto turistas. Durante o período da pesquisa, foram entrevistados 28 cicloturistas encontrados no município de Conceição do Mato Dentro, no distrito Serra do Cipó (Santana do Riacho) e também alguns indicados por esses cicloturistas ou pelo IER. Desse total, 26 (92,86%) são homens e 2 (7,14%) são mulheres. Embora esses números não representem necessariamente a proporção real encontrada no universo dos cicloturistas, eles indicam a tendência de que há uma maior quantidade de homens que utilizam a bicicleta como meio de transporte em viagens do que de mulheres.

Em relação à naturalidade, 15 (53%) dos cicloturistas nasceram em Belo Horizonte, 8 (28%) em outras cidades de Minas Gerais e 5 (17%) em outras cidades do Brasil. No entanto, o importante a ser ressaltado é o fato de que todos os entrevistados residem na região metropolitana de Belo Horizonte, sendo que 27 (96,43%) moram na capital. Certamente a Estrada Real recebe cicloturistas de outras regiões, como foi registrado por um funcionário de uma das bicicletarias de Conceição do Mato Dentro quando disse

que, no período de férias, a cidade recebe cicloturistas de vários Estados do Brasil e também do exterior. Entretanto, o fato da pesquisa de campo ter sido realizada em finais de semana explica essa ocorrência de residentes da região metropolitana da capital mineira. Sabe-se que essas viagens tendem a ser de curta distância e Belo Horizonte é importante centro emissor desse tipo de turismo.

Quanto à faixa etária, percebe-se que os jovens representam a maioria dos cicloturistas. Do total, 15 (53,57%) têm entre 20 e 29 anos e 7 (25%) têm entre 30 e 39 anos. Nota-se que nenhum dos entrevistados tem menos de 19 anos ou mais de 60 anos. Foi relatado pelos cicloturistas que um dos atrativos da Estrada Real é a quantidade de serras, caracterizando um relevo acidentado que explica, em parte, a ausência de cicloturistas com mais de 60 anos. Já os jovens com menos de 19 anos viajam com menor frequência, principalmente, por causa de sua condição financeira.

Embora a bicicleta seja um meio de transporte utilizado por pessoas de todo grau de escolaridade e com os mais diversos níveis de renda, percebe-se que em viagem o seu uso fica mais restrito àqueles com maior grau de escolaridade. Do total, 16 (57,14%) cicloturistas já concluíram curso superior e 4 (14,29%) estão por concluir.

Percebe-se que a renda mensal familiar dos cicloturistas é relativamente alta. Do total, 8 (28,57%) estão na faixa acima de 5 mil reais; 2 (7,14%) estão entre 4 e 5 mil; e 3 (10,71%) entre 3 e 4 mil. Apesar de 9 (31,15%) terem a renda abaixo de 2 mil reais, 6 (21,43%) consideraram apenas seus rendimentos pessoais, pois são jovens que residem sozinhos. Neste caso, as ajudas financeiras dadas pelos familiares não foram consideradas, mesmo que contribuam para o estilo de vida de cada um.

De acordo com a literatura, o cicloturismo pode ser segmentado em diversos grupos menores. Foram identificados nessa pesquisa dois segmentos diferentes: cicloturistas que viajam em rotas e que se hospedam em destinos diferentes, utilizando a bicicleta como meio de transporte entre eles; e aqueles que se hospedam em um destino base e conhecem seus atrativos e o entorno por meio da bicicleta. Os últimos disseram que

viajam para fazer trilhas de bicicleta e, por isso, são definidos nessa pesquisa como cicloturistas de trilha, representando 28,57% dos entrevistados. Os primeiros são definidos aqui como cicloturistas de rota e somam 71,43% do total. É importante ressaltar que essa denominação é dada em função dos objetivos das viagens que são foco dessa pesquisa. A maioria dos entrevistados não pode ser classificada em apenas um segmento porque viaja ora com um objetivo ora com outro.

Conhecer as características das viagens dos cicloturistas contribui com informações para o planejamento de produtos turísticos para o segmento e possibilita conhecê-los com maior profundidade.

Em relação à preparação, 20 (71,43%) cicloturistas planejaram suas viagens. Dentre eles, 17 (60,71%) percorreram uma rota. Esse tipo de viagem é mais complexa pelo fato de envolver diversos destinos e estradas desconhecidas. Para planejar, alguns procuraram informações no IER e, segundo eles, foram bem orientados. A *internet* foi a ferramenta mais citada como fonte de informações. Entretanto, os sítios eletrônicos de turismo das cidades deixaram a desejar. A maior ajuda veio dos fóruns de debate sobre viagens de bicicleta, principalmente pela experiência das pessoas que já tinham percorrido os caminhos desejados. As queixas mais freqüentes foram: inexistência de mapas específicos para quem viaja de bicicleta, falta de informação sobre meios de hospedagens e outras infra-estruturas como bancos e correios.

O primeiro passo do planejamento dos cicloturistas foi escolher o roteiro de viagem com base nos lugares que desejavam conhecer. Depois, eles determinaram quantos quilômetros percorreriam por dia. Um dos cicloturistas entrevistados disse que “não adianta pedalar muito em um dia e não recuperar as energias para o outro.” Por isso, muitos pesquisaram informações sobre o relevo e as características das estradas (asfalto, terra, trilha, etc) para prever seu rendimento com a bicicleta e calcular a distância diária.

A partir dessa distância, eles determinaram os lugares a pernoitar. Muitos reservaram previamente a hospedagem, enquanto alguns preferiram deixar para escolher no próprio

destino. Os gastos foram previamente calculados, sendo que a maioria estabeleceu uma média de gasto diário para controlar o custo total da viagem. As bicicletas foram revisadas com antecedência por mecânicos de confiança para evitar problemas.

Entre os 8 (28,57%) que responderam que não fizeram planejamento, 5 (17,86%) percorreram trilhas. Esse tipo de viagem é mais simples porque eles se hospedam em apenas um destino que, em muitos casos, já é conhecido. Em geral, eles somente reservam a hospedagem e fazem revisão nas bicicletas. Apenas um cicloturista disse que pesquisou sobre atrativos e trilhas interessantes.

Ao todo, 13 (46,43%) entrevistados disseram que foi a primeira vez no trecho da Estrada Real, sendo que a maioria teve como objetivo percorrer rotas. A explicação dada é que eles gostam de conhecer lugares novos tendo a bicicleta como meio de transporte. Alguns disseram que, dificilmente, pedalarão pelo Caminho Velho da Estrada Real duas vezes sem antes percorrer os outros. Por outro lado, a maioria dos 10 entrevistados (35,71%) que estiveram no trecho mais de quatro vezes, viajou para percorrer trilhas, indicando algum grau de fidelização com relação aos destinos.

Em relação ao agrupamento de viagem, 15 (53,57%) viajaram em grupo, sendo que 8 (28,57%) deles no mesmo grupo. Também em viagens com amigos, 9 (32,14%) viajaram em duplas, corroborando com a informação de que uma das principais motivações é estar com os amigos. Apenas 3 (10,71%) viajaram sozinhos, sendo que 2 (7,14%) deles disseram preferir dessa forma, enquanto o outro disse ter combinado viagem com amigos que não puderam ir. Ninguém fez excursão paga porque, para a maioria deles, elas lhes tirariam a liberdade, fator importante proporcionado pelas bicicletas durante as viagens.

As viagens de 10 (35,71%) entrevistados aconteceram em finais de semana e duraram até 3 dias. As 6 (21,43%) viagens que duraram de 4 a 6 dias foram realizadas em feriados, enquanto as outras 12 (42,86%) com maior duração aconteceram em período de férias. Estes números estão intimamente relacionados à forma como foi procedida a

pesquisa de campo e, portanto, não é possível afirmar que representam o universo das viagens dos cicloturistas da Estrada Real.

Todos os entrevistados, com exceção de 2 (7,14%), utilizaram outros meios de transporte como locomoção, até os destinos turísticos. Os ônibus foram utilizados por 17 (60,71%) cicloturistas, indicando que suas viagens são realizadas com menor dispêndio de energia com relação à utilização de transportes, se comparados a outros tipos de turistas, como, por exemplo, aqueles que utilizam avião para chegar ao destino. Dos 9 (32,14%) que utilizaram carro próprio ou alugado, 7 tinham como objetivo fazer trilhas. Em relação às viagens em rotas, pode-se dizer que dificultam a utilização de carro por começarem em um destino e terminarem em outro.

Todos os entrevistados utilizaram bicicletas próprias porque, segundo eles, são fundamentais para o conforto e segurança da viagem. A maioria delas custa acima de mil reais, sendo que algumas chegam ao valor de cinco mil. O apreço por elas é tão grande que existe uma tradição em batizá-las, assim como é costume fazer com os barcos. Marefina, Bárbara, Tácia e Ventania são alguns dos nomes dados por seus donos. Para um dos entrevistados, “a bicicleta faz parte da pessoa. É preciso cuidar bem dela, conversar com ela, trocar idéias porque, afinal de contas, a pessoa depende dela.”

Existem diferentes tipos de bicicletas. A maioria dos cicloturistas utiliza a chamada ‘*mountain bike*’ que é própria para terra, mas que se adapta também ao asfalto. Cada um tem suas preferências com relação às peças e regulagens. Alguns equipamentos se diferem de acordo com o tipo da viagem. As bicicletas para percorrer rotas precisam, por exemplo, serem preparadas para acomodar os alforjes que levam as roupas, ferramentas e outros equipamentos necessários.

Quanto à distância percorrida por dia, percebe-se que 15 (53,57%) percorreram entre 41 e 60 quilômetros, enquanto 9 (32,14%) percorreram acima de 61. A razão para esses números é que quase todos os cicloturistas gostam de pedalar, durante todo o dia. Em outras regiões, a distância diária poderia ser maior, mas a Estrada Real e suas

montanhas diminuem essa possibilidade. Além disso, eles pedalarão boa parte do tempo por estradas de terra, onde a velocidade média também é menor. Durante a viagem de observação participante, a média de velocidade foi de 5 quilômetros por hora. No primeiro dia, por exemplo, ela começou pela manhã e estendeu-se até depois do anoitecer. Percebe-se, portanto, que os cicloturistas despendem pouco tempo nas cidades porque passam o dia pedalando no meio rural.

Percebe-se que os cicloturistas que percorreram rotas utilizaram variados meios de hospedagem, durante a viagem. De uma forma geral, eles preferiram os mais baratos, fato que pode ser comprovado pela análise de seu comportamento de gastos. Trata-se, portanto, de uma tendência semelhante à relatada pela literatura internacional (RITCHIE, 1998; COPE *et al*, 1998; SIMONSEN; JORGENSON, 1996)

De uma forma geral, houve um equilíbrio na utilização dos diversos meios de hospedagem. As pousadas foram os mais utilizados porque, segundo os cicloturistas, atendem suas necessidades, têm preço acessível e são encontradas em todos os destinos percorridos. Os albergues foram menos utilizados porque existem em menor quantidade. Acampamento não pago também foi pouco utilizado por motivos de segurança. A opção “outros” foi citada por 6 (21,43%) cicloturistas como casa de amigos e por 1 como segunda residência.

Os cicloturistas utilizaram os meios de alimentação também de forma diversificada. Os restaurantes foram utilizados por 26 (92,86%), as padarias por 22 (78,57%) e as lanchonetes por 16 (57,14%) entrevistados. Os que disseram fazer sua própria comida levaram sanduíches, doces, frutas e cereais para comer durante o percurso. Na maior parte das vezes, a opção “outros” foi utilizada para se referir a bares. Um cicloturista disse ter ido a uma sorveteria.

Em relação às outras infra-estruturas utilizadas, 13 (46,43%) entrevistados utilizaram postos de gasolina, mas somente para calibrar os pneus das bicicletas. As lojas de bicicletas foram utilizadas por 7 (25%), que fizeram apenas pequenos reparos como

regular freios e consertar pneus furados. Pelo fato de serem revisadas antes da viagem, as bicicletas dificilmente estragam. Entretanto, muitos relataram que as lojas não estavam preparadas para suas necessidades. Apenas 5 (17,86%) utilizaram “centros de informações turísticas” que, segundo os cicloturistas, não são encontrados em muitos destinos e não os atendem como deveriam. Na opção “outras”, foram citados bancos, correios e banheiros públicos.

Quanto aos gastos de viagem, a intenção foi compreender o comportamento dos cicloturistas por meio da contabilização de seus gastos totais, da média diária e da distribuição de gastos nos diversos serviços. Para conhecer o gasto médio por viagem, realizou-se uma média simples, somando todos os totais gastos e dividindo-os pelo número de entrevistados. O mesmo método foi utilizado para os gastos médios diários. Para conhecer a distribuição do dinheiro pelos serviços, primeiramente, somou-se o gasto médio de todos eles em cada categoria de serviços e, em seguida, verificou-se a porcentagem de cada categoria.

O gasto médio por viagem foi de R\$ 312,24, sendo que o maior foi de R\$ 946,00 e o menor de R\$ 20,00. Essa discrepância se deve, em parte, pelo fato de haver cicloturistas que viajaram em finais de semana e outros em férias. Entretanto, a média diária de R\$ 50,01 e a distribuição desse dinheiro pelos serviços indica algumas tendências com relação ao comportamento de gastos dos cicloturistas. Segundo um relatório do Ministério do Turismo (2007) sobre a demanda turística doméstica, o gasto médio do turista brasileiro em viagem, no próprio país, era de R\$25,47 por pessoa no ano de 2001. Já em 2006, este gasto subiu para R\$36,52. Nota-se, portanto, que os cicloturistas gastam mais por dia do que a média nacional.

Percebe-se que 74,07% do dinheiro foi gasto nos meios de hospedagem e de alimentação, sendo que, no primeiro, foram gastos 43,64 % e, no segundo, 30,43%. Com as bicicletas, o valor gasto foi irrisório pelo fato de terem sido revisadas com antecedência. Os gastos com atrativos turísticos também foram pequenos porque, segundo os cicloturistas, o maior atrativo da viagem é pedalar e, por isso, quase não

visitam locais como museus e teatros. Este comportamento foi relatado também nas pesquisas na Inglaterra e na Nova Zelândia (RITCHIE; HALL, 1999; COPE *et al*, 1998). Os transportes que os levaram até os destinos foram responsáveis por 9,65% dos gastos. A opção “outros” foi citada para gastos com diversão, principalmente com bebidas. Assim como relatado nestas pesquisas, os cicloturistas pedalarão por diversos destinos e realizaram uma boa distribuição da renda pela região da Estrada Real, estimulando pequenas e diversificadas empresas.

Os serviços e a receptividade da população de Conceição do Mato Dentro e da Serra do Cipó foram avaliados pelos cicloturistas com o intuito de fornecer informações que auxiliem na formatação de um produto de cicloturismo de qualidade. Eles foram conceituados numa escala com as categorias ruim, regular, bom, muito bom e excelente. Também foi dada aos entrevistados a possibilidade de fazer comentários sobre os aspectos que acharam relevantes e gostariam de analisar com maior profundidade.

Em relação às informações turísticas, as respostas ficaram bem distribuídas entre os conceitos. Alguns entrevistados ressaltaram que a população é muito solícita ao dar informações. No entanto, a maioria dos comentários se deu no sentido de criticar a falta de um centro informações oficial que lhes desse indicações específicas para quem viaja de bicicleta, principalmente relacionadas aos caminhos mais interessantes. Conforme colocado por um dos entrevistados, ele “[...] está acostumado ao impreciso. O ideal mesmo é perguntar o caminho para as pessoas da região.”

A sinalização turística foi criticada pela maioria dos entrevistados. Alguns disseram que as quilometragens nas placas estavam erradas e explicaram que um erro de 5 quilômetros para carro não é problema, mas para bicicleta faz muita diferença, principalmente no fim do dia, quando já estão cansados. Os marcos oficiais da Estrada Real foram elogiados por alguns, mas muitos disseram que, em diversos lugares, estão em estradas que não são boas para quem viaja de bicicleta por causa do fluxo de carros. Percebe-se que o maior desejo dos cicloturistas é que trilhas específicas para bicicleta

fossem demarcadas. Daniel disse que “gostaria que os caminhos fossem melhor sinalizados para fomentar os esportes limpos.”

Em relação às estradas, a metade dos cicloturistas disse que as utilizadas eram boas para serem percorridas de bicicleta. Para eles, o fator mais importante para a qualidade dos caminhos é não haver fluxo de veículos motorizados e na região onde pedalarão há uma grande quantidade de opções nos municípios e entre eles. Alguns cicloturistas evitaram trechos com a sinalização oficial da Estrada Real, exatamente por causa dos carros. O estado de conservação dos caminhos é considerado menos importante porque a bicicleta transita bem por diversos tipos de terrenos. A rodovia MG-10, entre Serra do Cipó e Conceição do Mato Dentro, foi muito criticada por causa da ausência de acostamento ou de pistas exclusivas para ciclistas. Alguns cicloturistas disseram que pedalar pelo trecho foi muito perigoso e tenso.

Em relação aos entretenimentos, a maioria das respostas dos entrevistados foi positiva por não serem considerados importantes, quando estão viajando de bicicleta. Segundo eles, não há necessidade de formas de entretenimento sofisticadas. A maior parte do dia é despendida com a bicicleta e, à noite, um simples bar já é suficiente. Do total, 8 (28,57%) cicloturistas não responderam porque não chegaram a frequentá-los.

Quanto aos serviços públicos, os entrevistados conceituaram o saneamento básico, o sistema de saúde, a limpeza e a segurança. Sobre o saneamento básico, 12 (42,86%) não responderam e outros 12 disseram ser ruim ou regular porque perceberam em diversos lugares esgoto a céu aberto e rios poluídos. Sobre a saúde pública, 17 (60,71%) não responderam, enquanto 8 (28,57%) disseram ser ruim ou regular porque moradores lhes disseram que em caso de emergência, é preciso locomover o acidentado ou doente para outras cidades. Um cicloturista lembrou que, em viagem anterior, caiu da bicicleta e não conseguiu tirar um raio-x, em Conceição do Mato Dentro.

As respostas com relação à limpeza foram mais positivas, sendo que 2 (7,14%) entrevistados responderam excelente; 7 (25%), muito bom e 5 (17,86%), bom. No

entanto, alguns comentaram que o centro estava mais limpo do que as periferias e que não havia lixeiras, em diversos lugares das cidades. Quanta à segurança pública, 8 (28,57%) responderam bom; 4 (14,29%), muito bom e 3 (10,71%), excelente. Nenhum viajante disse ter tido problema de segurança, durante a viagem.

A qualidade e o preço dos meios de alimentação foram conceituados de forma equiparada pelos entrevistados. Dentre eles, 20 (71,43%) consideraram a qualidade boa, muito boa ou excelente e disseram que gostam de comer comida simples durante as viagens de bicicleta. Eles ressaltaram também que a comida mineira daquela região é sempre saborosa. Os que não ficaram satisfeitos reclamaram da falta de variedade de tipos de comida.

Sobre os meios de transporte, 10 (35,71%) entrevistados consideraram sua qualidade boa; 3 (10,71%), muito boa e 1 (3,57%), excelente. Entretanto, muitas reclamações foram feitas com relação às empresas de ônibus. Segundo eles, algumas cobraram indevidamente para embarcar as bicicletas. Em muitos casos, os funcionários das empresas não queriam embarcá-las e os cicloturistas precisaram convencê-los de seus direitos. Na viagem para observação participante, o mesmo impasse aconteceu e demorou quase dez minutos para ser resolvido.

Em relação à qualidade e preço dos meios de hospedagem, as respostas foram muito positivas. Apenas 2 (7,14%) cicloturistas responderam regular e 3 (10,71%) não responderam. Os outros consideraram bons, muito bons ou excelentes porque atenderam suas necessidades.

Quanto às lojas de bicicleta, 17 (60,71%) entrevistados não responderam porque não as utilizaram. Ao todo, 6 (21,43%) as consideraram de qualidade regular ou ruim porque, segundo eles, as lojas não são preparadas para o tipo de bicicleta que utilizam. Alguns cicloturistas disseram que são baratas, pois vendem peças simples para bicicletas simples.

5. Considerações finais

Os resultados desta pesquisa corroboram com a literatura internacional e indicam que o cicloturismo pode contribuir para a construção de um turismo que seja responsável com relação às comunidades e ao ambiente. No entanto, para que o fluxo desse tipo de turistas seja relevante para os municípios da Estrada Real, faz-se necessário repensar o planejamento do Programa, incluindo ações concretas para que os destinos sejam capazes de satisfazer suas necessidades.

As estradas de asfalto, de terra e as trilhas precisam ser estruturadas para proporcionar a segurança e o conforto demandado por estes viajantes. As informações precisam ser trabalhadas por meio de mapas específicos, de guias e de centro de informações turísticas.

Os meios de hospedagem poderiam disponibilizar locais para lavar e guardar as bicicletas, além de serviço de limpeza de roupa, visto que eles não podem carregar muita bagagem. Já os quartos deveriam ter camas confortáveis e bons chuveiros.

As lojas de bicicletas foram alvo de muitas críticas. Apesar de serem encontradas em quase todos os destinos, elas não oferecem os serviços de que os cicloturistas precisam, pois trabalham com bicicletas mais simples e mais baratas. Para eles, faltam peças adequadas para suas bicicletas e também bons mecânicos.

Os meios de transporte utilizados como suporte às viagens de bicicleta poderiam se preparar melhor para transportar esses turistas. Para os entrevistados, seus gestores deveriam entender a oportunidade de negócios oferecida por esse segmento e adaptar-se a ele. As empresas deveriam oficializar e divulgar a possibilidade de transportar as bicicletas. Dessa forma, elas deixariam de criar empecilhos e passariam a fomentar essas viagens.

Ao longo das vias, eles sugeriram a transformação de alguns estabelecimentos em pontos de apoio ao cicloturista. Postos de gasolina, fazendas, bares e restaurantes de beira de estrada poderiam oferecer banheiros limpos, ferramentas para conserto de bicicleta, peças para reparos, informações sobre a região, comida e até hospedagem.

No entanto, cabe ressaltar que não há como esconder dos cicloturistas as mazelas dos municípios, pois eles se locomovem por todo seu território e pedalam tanto pelos locais mais preparados para o turismo quanto pelos menos estruturados. O cicloturismo deve, portanto, ser planejado como um instrumento para uma melhora real das condições de vida das pessoas, bem como da valorização de sua cultura e respeito ao ambiente.

Para uma melhor compreensão desse segmento, recomenda-se que pesquisas sobre seus impactos sejam desenvolvidas para que os gestores do turismo tenham condições de lidar melhor com seus aspectos positivos e negativos. Para tanto, é importante que sejam consideradas as percepções dos mais variados atores das comunidades.

O presente artigo se apresenta, portanto, como uma defesa da bicicleta como meio de transporte para o turismo. As experiências dos cicloturistas mostraram que o segmento pode proporcionar benefícios tanto para os viajantes quanto para a comunidade. Muitos são os indicadores de que esse meio de transporte pode exercer um papel fundamental na construção de um turismo que seja pautado pelo respeito às pessoas e ao ambiente em que vivem. Alguns países e destinos já se convenceram dessa idéia e acreditam em um futuro com menor quantidade de carros, em que as bicicletas sejam a principal forma de locomoção de seus turistas e residentes. Por mais que esse cenário seja apenas uma alternativa e esteja ainda muito distante da realidade atual, é preciso trabalhar em prol de sua construção para que seja alcançado.

Bibliografia

- ANSARAH, Marília. (org.). *Turismo: segmentação de mercado*. 4. ed. São Paulo: Futura, 2001.
- BOULLÓN, Roberto C. *Planejamento do espaço turístico*. Bauru: EDUSC, 2002.
- COPE, A. M.; DOXFORD, D.; HILL, T. Monitoring Tourism on the UK's first long distance Cycle Route. *Journal of Sustainable Tourism*. Sunderland, v. 6, n. 3, p. 210-222, 1998. Disponível em: <<http://www.multilingual-matters.net>>. Acesso em: 25 Nov. 2006.
- DENCKER, Ada de Freitas Maneti. *Métodos e Técnicas de Pesquisa em Turismo*. 8. ed. São Paulo: Futura, 1998.
- DIAS, R.; CASSAR, M. *Fundamentos do Marketing Turístico*. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2005.
- GIL, Antônio Carlos. *Métodos e Técnicas de Pesquisa Social*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1999.
- GOELDNER, C.; RITCHIE, J.; MCINTOSH, R. *Turismo: princípios, práticas e filosofias*. Porto Alegre: Bookman, 2002.
- KOTLER, Philip. *Administração de Marketing: análise, planejamento, implementação e controle*. 5.ed. São Paulo: Atlas, 1998.
- KOTLER, P.; ARMSTRONG, G. *Princípios de Marketing*. 9. ed. São Paulo: Prentice Hall, 2003.
- LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Metodologia Científica*. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2004.
- LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Técnicas de Pesquisa*. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2006.
- LUMSDOM, Les. Transport and Tourism: Cycle Tourism – A model for sustainable development? *Journal os Sustainable Tourism*. v. 8, n. 5, p. 361-377, 2000.
- MIDDLETON, Victor T. C. *Marketing in Travel and Tourism*. 2. ed. Oxford: BH, 1994.
- RITCHIE, B.W.; HALL, C.M. Bicycle Tourism and Regional Development: A New Zealand Case Study. *Anatolia: An international journal of Tourism and Hospitality*

Research. Turquia, v.10, n. 2, p. 89-112, 1999. Disponível em: <<http://www.bfa.asn.au/>>. Acesso em: 20 Out. 2006.

RITCHIE, B.W. Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues. *Tourism Management*. Reino Unido, v. 19, n. 6, p. 567 - 582, 1998. Disponível em:<http://www.bfa.asn.au>. Acesso em: 20 Out. 2006.

ROBBINS, Derek. *Tourist mobility in destination areas – the role of the bicycle: a case study of Bornholm*. Denmark: Bournemouth University, 1996. Disponível em: <<http://www.crt.dk/>>. Acesso em: 15 Nov. 2006.

SCHEYVENS, Regina. Backpackers tourism and third world development. *Annals of Tourism Research*, Reino Unido, v. 31, n.1, p.144-164, 2002

SIMONSEN, P e JORGENSEN, B. *Cycling Tourism: environmental and economical sustainability?* Denmark: Research Centre of Bornholm, 1996. Disponível em: <<http://www.crt.dk/>>. Acesso em: 15 Nov. 2006.