



Encontro Internacional sobre Gestão
Empresarial e Meio Ambiente

CICLOFAIXA E CICLOTURISMO: UMA ANÁLISE DA PERCEPÇÃO DOS USUÁRIOS LOCAIS E VISITANTES ACERCA DE UMA CICLOFAIXA DE LAZER COMO PRODUTO TURÍSTICO

MARIA DA GRAÇA DE OLIVEIRA CARLOS

Universidade de Fortaleza

mgcarlo@globo.com

BRUNA MONTEIRO MATOS

Centro Universitário Estacio do Ceará

e.brunamatos@gmail.com

KEULLY CRISTYNNE AQUINO DIÓGENES

keully.aquino@gmail.com

CICLOFAIXA E CICLOTURISMO: UMA ANÁLISE DA PERCEPÇÃO DOS USUÁRIOS LOCAIS E VISITANTES ACERCA DE UMA CICLOFAIXA DE LAZER COMO PRODUTO TURÍSTICO

RESUMO

Este estudo objetiva analisar a percepção dos usuários locais e visitantes de uma Ciclofaixa de Lazer. A metodologia usada em sua construção é um estudo bibliográfico e de campo, empreendendo uma análise descritiva, exploratória e comparativa com dados obtidos com a aplicação de questionário junto a vinte usuários locais e vinte turistas, usuários da Ciclofaixa Circuito Leste-Oeste que liga o Parque do Cocó ao Passeio Público, na cidade de Fortaleza - CE. Quanto aos atrativos mais relevantes e motivadores, de acordo com a percepção dos usuários, destaca-se o acesso a importantes avenidas litorâneas, com atrações turísticas, a Beira Mar e a Praia de Iracema. Já para as avaliações da oferta de serviços básicos e periféricos, há destaque para os indicadores positivos quanto aos Serviços e a Receptividade local, Entretenimento e Equipamentos de Lazer e Preços dos Meios de Alimentação e indicadores negativos para Serviços Públicos e Infraestrutura. Em uma comparação de percepções nota-se que o turista segundo necessidade e interesse classifica mais itens como sendo de grande e média relevância do que o usuário local residente na cidade.

Palavras-chave: Produto Turístico. Cicloturismo. Ciclovias. Ciclofaixa de Lazer.

ABSTRACT

This study aims to analyze the perception of local users and visitors of a Bike Lane. The methodology used in its construction is a bibliographic and field study, undertaking a descriptive, exploratory and comparative analysis with data obtained from a questionnaire with twenty local users and twenty tourists from East-West Circuit connecting Parque do Cocó to the Passeio Público. As for the most important attractions and motivators, according to the perception of users, it highlights the access to important avenues coastal, with tourist attractions, the Beira Mar and Praia de Iracema. As for the ratings of the supply of basic services and peripherals highlighting the positive indicators as to the Services and the Local Receptivity, Entertainment and Leisure Equipment and Prices of Food Means and negative indicators for Public Infrastructure and Services. In a comparison of perceptions it is noticed that the tourist according to their need and interest estimate more items as major relevance than the local user resident in the city of Fortaleza.

Keywords: Tourism Products. Cycle lanes. Leisure Bike Line.

1 INTRODUÇÃO

O Turismo tem como principal característica o envolvimento com diversas áreas. Para Petrocchi (1998), o sistema turístico se ajusta ao meio onde está inserido, através de mudanças tanto estruturais quanto dos processos dos seus subsistemas (hospedagem, comunicação, meio ambiente, gestão, promoção, informação, capacitação profissional e equipamentos.) Entender e conhecer as variantes presentes em cada subsistema destacado pelo autor é importante para o desenvolvimento do Turismo.

No ambiente dessa pesquisa, Barretto (2000, p.25) enfatiza que “o traçado de uma cidade é uma parte processual e representa uma leitura temporal. (...) A cidade é o que é visto, mas mais ainda, o que pode ser sentido. É com esse olhar que devem agir os profissionais do turismo a fim de serem especulativos e com isto, mais criativos”.

Como legado da Copa do Mundo de 2014, os grandes desafios de mobilidade urbana nortearam estudos e foram pontos de melhorias em todas as cidades sedes do evento. Na cidade sede Fortaleza, podem-se apontar as iniciativas de melhorias das condições do transporte não motorizado (pedestres e ciclistas) como um exemplo desse legado, no qual a bicicleta apresentou-se como meio de transporte sustentável no meio urbano.

Das melhorias e implementações, a Secretária Municipal de Conservação e Serviços Públicos da Prefeitura de Fortaleza apresentou em setembro de 2014 a criação da Ciclofaixa de Lazer, uma ciclo faixa bidirecional com extensão de 12 km, em avenida de grande circulação e que margeia um parque ecológico da cidade, até um espaço chave no centro histórico, que é zona urbana de grande movimento.

A intenção de sinalização vertical e monitoramento de cruzamentos a cada distância de cinco metros da rota com apoio da Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e Cidadania (AMC), Departamento Estadual de Trânsito (Detran), Guarda Municipal e Polícia” (Fonte: Matéria CEARÁ AGORA 2014)

Segundo matéria do jornal O Povo (2015), a Prefeitura de Fortaleza lançará ainda, “segundo o cronograma inicial do Plano de Ações Imediatas de Transporte e Trânsito (PAITT), a rota Sul, saindo do Itaperi, e a Oeste, da Praça Otávio Bonfim, devem ser adicionadas ao itinerário dos ciclistas. Ambas convergindo para o Passeio Público. ”

Na forma individual ou em combinação com outros atrativos da cidade se apresentam o trajeto da ciclovia em estudo equipamentos variados que podem ser caracterizados como produtos turísticos, assim como a própria ciclovia, caracterização esta já existente em grandes centros urbanos.

A partir deste contexto o presente trabalho questiona: Qual a percepção de usuários locais e turistas sobre a ciclo faixa de lazer circuito leste – oeste que liga o Parque do Cocó ao Passeio Público na cidade de Fortaleza? Qual a percepção desses sujeitos sobre a ciclovia na condição de produto turístico de Fortaleza?

Esta pesquisa tem como objetivo avaliar a percepção do usuário local e turista da cidade de Fortaleza acerca da ciclofaixa de lazer circuito leste – oeste como produto turístico. Para tanto, o estudo caracteriza os usuários, descreve o percurso de 12 km que ligam o Parque do Cocó ao Passeio Público, relata e compara a percepção de usuários locais e turistas sobre a ciclovia em estudo.

Como pressupostos, acredita-se que, pelas práticas e fluxos do Turismo de Praia fortalecidos na cidade, os atrativos ligados a este segmento no percurso são os mais percebidos como importante. Espaços públicos, ideais para atividades ao ar livre, ao longo do circuito leste – oeste da ciclo faixa são os principais atrativos motivacionais dos usuários segundo indicação dos participantes da pesquisa.

Supõem-se também que a faixa etária e escolaridade do público respondente atendendo ao passeio é heterogênea, resultante do baixo custo da e da facilidade de acesso a

todos os públicos, de modo geral e presume-se que os usuários locais utilizem a ciclovia como recurso de mobilidade principalmente para atividades de trabalho e de estudo de modo funcional, em confronto com os visitantes, que naturalmente utilizam para finalidade de passeio e exploração dos pontos turísticos` apresentando percepção distinta desses públicos

O estudo faz um levantamento aplicado a turistas e moradores da cidade, mediante abordagem pessoal, utilizando os conteúdos de produto e infraestrutura turística.

A pesquisa justifica-se pela emergência de ciclo faixas e ciclovias como recursos adotados com a finalidade de agilizar a mobilidade urbana, nem como pela perspectiva de aceitação pelo público visitante, o que pode ser avaliado por meio de acesso a esse público, permitindo a discussão do tema no debate acadêmico.

O trabalho se estrutura em quatro partes, sendo a primeira uma breve revisão da literatura sobre produto e serviço turístico, seguida dos procedimentos metodológicos, resultados e conclusões.

2 PRODUTO TURÍSTICO

Segundo o Beni, (2006, p. 184), “O produto turístico é um conjunto composto de bens e serviços produzidos em diversas unidades econômicas, que sofre uma agregação no mercado ao serem postos em destaque os atrativos turísticos. ”.

Para Ruschmann (1990, p 11) “O produto turístico é composto de um conjunto de bens e serviços unidos por relações de interação e interdependência que o tornam extremamente complexo. ”.

Nesse sentido, Vaz (2002, p. 56) “O produto turístico é o conjunto de benefícios que o consumidor busca em uma determinada localidade e que são usufruídos tendo como suporte estrutural um complexo de serviços oferecidos por diversas organizações. ” .

Ruschmann (1990, p 13) destaca que:

A expansão do turismo moderno está ligada de forma indubitável ao progresso econômico, à concentração urbana, às facilidades de circulação e ao desenvolvimento dos transportes, contribuindo para o redimensionamento do fenômeno, que passou a ser objeto de atenção dos governos diante de sua importância sócio econômica.

De acordo com Petrocchi (1998), “O turista espera chegar, hospedar-se e ter equipamentos e lazer. Porém para favorecer o turismo, são necessárias dezenas de serviços, preparativos, folhetos, mapas, programações etc.”.

Para Beni (2006), destacam-se quatro características que denotam bem a especificidade e complexidade do tema abordado:

a) Complementariedade do produto turístico – o turista não dissocia os diferentes produtores quando viaja para uma determinada destinação, ou seja, não fragmenta sua imagem do local visitado, dividindo-o em diferente áreas e segmentos; b) Qualidade do produto turístico – é comprometida pela multiplicidade de contatos entre a empresa e o cliente. c) Concentração da atividade turística no espaço e no tempo – o produto turístico é oferecido para consumo em espaços geográficos específicos num dado período de tempo. d) O usuário participa da formação do produto turístico – o consumidor da atualidade, muito bem informado e seletivo, demanda produtos e serviços já formatados em sua imaginação criativa e informatizada, exigindo mais do que uma mera venda à consultoria para a decisão final sobre sua viagem, e, dependendo da expectativa de atendimento e de customização do produto que o agente de viagens propuser, ele estará sendo fidelizado a esse fornecedor.

Por se tratar de um bem de consumo abstrato, não pode, ao contrário dos bens tangíveis, ser avaliado de acordo com seu tamanho, peso, formato ou cor. É representado aos consumidores potenciais por meio de descrições e fotos, e o que induz o cliente a sua compra são as promessas de satisfação. (RUSCHMANN, 1990 p.11)

Segundo, BOULLÓN (2002 p 67) “ Define-se patrimônio turístico como a relação entre a matéria-prima (atrativos turísticos), o empreendimento turístico (aparato produtivo), a infraestrutura (recursos de apoio ao aparato produtivo) e a superestrutura (subsistema organizacional e recursos humanos disponíveis para operar o sistema. ”.

O autor ainda aponta na característica de intangibilidade, que a chave para elucidar se o produto turístico é ou não uma coisa concreta, encontra-se ao observar que, embora um serviço não seja matéria, ele não pode ser separado das coisas materiais sem as quais sua prestação é impossível. A exemplo, um colchão ruim ou um quarto sem calefação são as causas materiais que não nos deixam dormir bem, em um hotel.

Portanto, com base no referencial teórico-conceitual e reforçado pelo Ministério do Turismo, produto turístico é “o conjunto de atrativos, equipamentos e serviços turísticos acrescidos de facilidade, localizados em um ou mais municípios, ofertado de forma organizada por um determinado preço” (BRASIL, MTUR, 2007 p 17)

Para Petrocchi (1998), em análise da estruturação da oferta turística, dentro das características brasileiras, predominam os seguintes produtos turísticos: praia, montanha, ecologia e cidade conforme representação no quadro abaixo.

Serviços básicos	Serviços periféricos
1. Chegada ao destino	<ul style="list-style-type: none"> • Serviços de informações • Bom estado das rodovias • Postos de serviços (posto de gasolina, folhetos de informações, bares, sanitários) • Transporte público adequado • Mapas • Folhetos informativos
2. Alojamento Apartamentos Campings Hotéis	<ul style="list-style-type: none"> • Sinalização para os hotéis, campings e apartamentos • Serviço de reserva • Serviço de recepção • Serviços de informações sobre a região • Restaurantes • Bares • Bom acesso às praias • Estacionamento convencional • Policiamento nas praias e cidades • Serviço de berçários em hotéis e praias • Serviços na praia (postos de socorro, chuveiros, limpeza, lixeiras etc.) • Festas com orquestra. Discotecas, boates, bares e restaurantes com música ao vivo • Festas ao ar livre (música, churrasco etc.)
3. Descanso e Tranquilidade Descanso e diversão Lazer em família	<ul style="list-style-type: none"> • Áreas para piquenique/churrasco • Condições para estacionamento • Aluguel de bicicletas • Divertimentos náuticos (pedalinhos, caiaques, barcos etc.) • Parques aquáticos • Parques infantis • Áreas para caminhadas/ passeio à beira-mar

Quadro 1 - Serviços para turismo de praia – Oferta: Férias

Fonte: Petrocchi, (1998 p. 125)

A partir de análise do supracitado quadro (Quadro 1), observa-se que para cada serviço básico são elencados serviços periféricos, condizentes com a estrutura mínima para se chegar a um destino de escolha, hospedar-se e usufruir de infraestrutura com bar, restaurantes, serviços de recepção, serviços de informações sobre a região, acesso à praia, estacionamento convencional, policiamento nas praias e na cidade; e opções de entretenimento e lazer com aérea de piquenique, aluguel de bicicletas, divertimentos náuticos, parques aquáticos, parques infantis, áreas para caminhadas e passeios à beira mar provendo descanso, tranquilidade e diversão.

2.1 Cicloturismo e seus elementos

Segundo Rushel (2008) apud Macedo (2011), “no contexto do turismo, o uso da bicicleta é caracterizado como um novo e importante segmento turístico, apresentando-se o cicloturismo como uma atividade alternativa no setor, proporcionando uma significativa distribuição de renda ao longo das viagens, além de oportunizar o contato direto entre os viajantes, as localidades e o meio ambiente.”.

Segundo Resende e Vieira Filho (2011):

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.

Para os autores, a respeito de cicloturistas pode-se identificar dois grupos de segmentos diferente: “que viajaram em rotas e que se hospedaram em destinos diferentes, utilizando a bicicleta como meio de transporte entre eles; e aqueles que se hospedaram em um destino base e conheceram seus atrativos e o entorno por meio da bicicleta. Podendo o cicloturista explorar em uma mesma viagem ambos os segmentos.”.

A palavra cicloturismo é formada pelos vocábulos “ciclo”, do grego *Kyklos*, que significa roda e neste caso está claramente relacionada com a bicicleta (biciclo, duas rodas), e “turismo”, do latim *touris*, cujo significado é viagem ou movimento de sair e retornar ao local de partida. (SCHÖMER Cicloturismo: a união de dois prazeres, 2015)

Esta atividade consiste na realização da prática turística sobre uma bicicleta possibilitando o deslocamento entre atrativos de forma rápida e contemplativa. (SANTOS et al., 2014).

Para Ritchie (1998) apud Roldan (2000),

“...trata-se de uma modalidade não competitiva. Pode ser praticado em zonas urbanas ou rurais, em diferentes estações do ano, de dia ou de noite. O praticante pode estar sozinho ou em grupo, independe do sexo ou idade e sua condição física. Para os autores, o termo cicloturismo inclui todas as formas de ciclismo recreativo e 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.”

De acordo com os pesquisadores Resende e Vieira Filho (2011) pode-se identificar seis elementos importantes para a pesquisa acerca da percepção dos usuários de bicicleta em cicloroteiros:

Elemento	O que é
Serviços e a Receptividade local	Avaliados pelos cicloturistas com o intuito de fornecer informações que auxiliem na formatação de um produto de cicloturismo de qualidade.
Informações Turísticas	Reconhecimento da População solícita ao dar informações; ou a falta de um centro informações oficiais proporcionem indicações específicas para quem viaja de bicicleta, principalmente relacionadas aos caminhos mais interessantes.
Estradas	O fator mais importante para a qualidade dos caminhos é não haver fluxo de veículos motorizados.
Entretenimento	Qualidade e Infraestrutura. Mesmo não havendo necessidade de formas de entretenimento sofisticadas já que a maior parte do dia é despendida com a bicicleta e, à noite, um simples bar já é suficiente.
Serviços Públicos	Análise acerca de saneamento básico, o sistema de saúde, a limpeza e a segurança.
Preço dos meios de alimentação	Comparativo dos tipos e da variedade ofertada.

Quadro 2 - Elementos de pesquisa para análise da percepção dos cicloturistas.

Fonte: Resende,; Vieira Filho (2015). Adaptado pela autora.

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. (RESENDE e VIEIRA FILHO, 2011 p 192)

O planejamento cicloviário deve evitar os conflitos de uso e garantir a segurança aos usuários. Logo, para colocar em vigor um plano cicloviário deve-se analisar o espaço, a largura da via, o fluxo de veículos, para decidir-se qual estrutura será mais apropriada. Entre os tipos de vias cicláveis tem-se a ciclorota, a ciclofaixa e a ciclovia. (FREITAS, 2014 p. 62)

O uso dessa tecnologia traz benefícios à saúde pública e de quem a pratica, movimenta o turismo, os usuários ganham tempo com a facilidade de deslocamento, devido à existência da infraestrutura cicloviária e todos contribuem com o meio ambiente. (FREITAS, 2014 p. 50)

Segundo Freitas (2014, p.149):

Essas demandas cicloviárias contribuíram no planejamento do sistema de transporte urbano em prol dos anseios da população. Ao atender com a infraestrutura cicloviária obtêm-se uma cidade sustentável, melhor para se viver. Para isto, é necessário implantar atitudes que valorize as trocas sociais e a sustentabilidade, por meio das sugestões propostas, que visa promover a mobilidade urbana com acesso de todos. Dessa forma destacou-se a reforma das ciclovias existentes e principalmente as transformações da Avenida Presidente Vargas, que associada às interligações cicloviárias beneficiaria toda a cidade, seja por ciclorota, ciclofaixa ou ciclovia. Por conseguinte, essas ações devem agir em conjunto com outras posturas, como a valorização do turismo para desenvolver a percepção urbana, a implantação de ciclovias, seguida de arborização para promover sensações agradáveis na paisagem urbana, juntamente com as construções no espaço urbano, na qual cabe a cada uma delas exercer a sua função social, respeitando as leis e normas vigentes.

Para Roldan (2000) apud SANTOS et al., (2014) “o cicloturismo tem como objetivo conhecer lugares e praticar turismo, utilizando a bicicleta como meio de locomoção, diferenciando de outras atividades competitivas por suas maiores dimensões espaciais cronológicas e seu planejamento prévio.”

Para Ritchie (1998) apud Resende e Vieira Filho (2011), “Cicloturismo deve ser definido como qualquer atividade, seja ciclística ou não, realizada por aqueles que estão de férias por mais de vinte e quatro horas ou uma noite, e para quem a bicicleta é parte integrante

da viagem, mesmo que não a utilize em alguns momentos” (RITCHIE, 1998, p.568, 569).3 (tradução do autor)

De acordo com Schömer, (2015) “o estado de espírito e a intenção diferenciam um turista que faz um circuito de A para B em bicicleta de um entregador de jornais que faz o mesmo trajeto. Além da diferença de enfoque do que se pretende ver, no cicloturismo a distância também é relevante e gera uma de suas principais características. ”.

2.1 Ciclovias e Ciclofaixas

De acordo com Barreto (2000, p.23) “Quando o plano diretor não existe, tende a aumentar a indisciplina na ordenação espacial. A salvaguarda dessas especificidades é necessária, pois favorece a heterogeneidade do tecido urbano e conserva a história da ordenação espacial, assim materializada. ”. (BARRETTO, 2000, p.23)

Em referência, a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (2007) desta que:

A melhoria das condições para a circulação de bicicletas não pode ser dissociada do planejamento urbano e de transportes. Nesse sentido, as diretrizes dessa política devem ser compatíveis ou estarem inseridas nos Planos Diretores Municipais e Planos Diretores de Transporte e da Mobilidade (PlanMob), que devem ser complementados por quadro normativo (leis e decretos) regulando a circulação cicloviária. Além disso, temos que considerar, em instância máxima, as diretrizes e instrumentos do Estatuto da Cidade – Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – que determina o cumprimento da função social da propriedade em busca de cidades sustentáveis e para todos, inclusive no que diz respeito à Mobilidade Urbana. (Fonte: PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA – BICICLETA BRASIL Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007)

Segundo o glossário disponível no Caderno de Referência pode-se verificar os conceitos a seguir:

Termo	Definição
Ciclovía	Pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum por desnível ou elementos delimitadores.
Ciclo faixa	Parte contígua a pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, sendo dela separada por pintura e/ou elementos delimitadores.
Ciclorota	Mapeamento das rotas cicláveis e representação <i>in-loco</i> , através de sinalização e outros elementos de projeto, e em mapas ilustrativos, também chamados de mapas de ciclorotas.

Quadro 3 - Glossário

Fonte:: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana de Brasília, 2007. Adaptado pela autora.

O Brasil tem cerca de 1.110km de ciclovía e cerca de 50 milhões de bicicletas. Nos últimos 10 anos, o Ministério do Turismo repassou mais de R\$ 24,5 milhões aos municípios brasileiros para a construção de ciclovias. (SALLES, MTUR Na moda do turismo de bicicleta, 2014)

Por ciclovía entende-se que:

“é o espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, separado da pista de rolamento dos outros modos por terrapleno, com mínimo de 0,20 m de desnível, sendo, habitualmente, mais elevada do que a pista de veículos motorizados. No sistema viário, pode localizar-se ao longo do canteiro central ou nas calçadas laterais Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007)

Algumas cicloviás, por terem característica de pistas destinadas à prática do cicloturismo ou ao lazer eventual de parte da comunidade de uma região ou cidade, ou, ainda, por sua localização em área rural, podem ter seus pisos em chão batido. (PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA – BICICLETA BRASIL Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007)

Resultados estes, que comprovam o destaque da bicicleta especialmente entre uma nova geração de viajantes, com disposição para interagir com o ambiente e experimentar, com mais intensidade, o que o destino tem a oferecer.

Para Schömer (2015), o termo da moda no turismo é o chamado turismo de experiência, conceito recente que sugere a integração do turista com os costumes do local que está visitando e a convivência próxima com os moradores da região. Neste aspecto para o autor a bicicleta proporciona não somente a integração do turista na localidade visitada, mas também experimentar e vivenciar cada momento da viagem.

Como amadurecimento de tais percepções podemos citar a série de eventos europeia Velo-City, a maior conferência mundial sobre planejamento cicloviário, costumava acontecer apenas na Europa, a cada dois anos. Em 2010, porém, a história mudou e se tornou um evento mundial no primeiro Velo-City Global, em Copenhague. Ele passou a ser anual: anos ímpares voltado à Europa, anos pares ao mundo. O Brasil participa do evento há alguns anos, tendo inclusive apresentado trabalhos. (<http://www.velo-city2015.com/>)

No Brasil, vale ressaltar os trabalhos relativos ao cicloativismo, movimento social que dissemina a cultura da bicicleta, auxiliando no incremento da atividade cicloturística realizados pela ABC – Associação Blumenauense Pró-Cicloviás e ViaCiclo – Associação dos Ciclousoários da Grande Florianópolis com suporte da UDESC – Universidade do Estado de Santa Catarina oferecendo incentivos e orientações básicas para a instalação de circuitos de cicloturismo às prefeituras dos municípios brasileiros, afim de atrair e atender turistas nacionais e estrangeiros que realizam viagens usando a bicicleta como modal de transporte.

Segundo o Manual de Circuitos de Cicloturismo (2010), e tomado como conceito referência para esta pesquisa: cicloturismo é uma modalidade de turismo que articula cinco outras modalidades: o ecoturismo, o turismo rural, o turismo de aventura, o turismo cultural e o gastronômico. Surge da premissa do planejamento e desenvolvimento do turismo e do desejo dos organizadores de criarem estímulos e orientações à prática do ciclismo voltado para a atividade recreativa com enfoque turístico. ”

3 METODOLOGIA

A pesquisa é descritiva, que de acordo com Malhorta (2005), é principalmente útil quando perguntas de pesquisa são sobre a descrição de um fenômeno de mercado, como, por exemplo: frequência de compra, identificação de relacionamento, elaboração de previsões.

O método de pesquisa bibliográfica foi aplicado para a formulação do problema e revisão bibliográfica dos assuntos que se procurou analisar. Segundo Gil (2010) “é elaborada com base em material já publicado, incluindo materiais impressos (livros, revistas, jornais e teses, dissertações, anais e outros) além de material em formatos de mídia (discos e cds) e materiais digitalizados disponibilizados pela Internet. ”

O instrumento de coleta foi questionário e o processo consistiu em dois momentos, o primeiro pelo estudo de campo do percurso que devido à sua longa extensão foi identificado apenas 3 lugares onde existia concentração de usuários no percurso para através de abordagem pessoal formar uma lista de correios eletrônicos dos respondentes. Em posse da listagem se deu o segundo momento da pesquisa, com o envio do questionário para os respondentes em potencial. A estrutura do questionário foi de perguntas estruturadas que Malhorta (2005) as

define podendo ser perguntas “de múltipla escolha, de apenas duas escolhas (questão dicotômica) ou de escala”.

A amostra teve como abrangido 40 respondentes, sendo parte deles residentes em Fortaleza e parte referente a turistas provindos de outros estados do Brasil, sendo incluídos na pesquisa a partir da aceitação para responder ao questionário.

Foram abordados na ciclo faixa, durante o percurso, indivíduos que estavam utilizando a bicicleta como modal de transporte percorrendo o circuito que contemplam 12m passando pela Avenida Sebastião de Abreu, seguindo pelas avenidas Padre Antônio Tomas, Virgílio Távora, Dom Luís, Desembargador Moreira, Beira-Mar, Historiador Raimundo Girão, Rua João Cordeiro continuando pelas avenidas Monsenhor Tabosa, Dom Manual, Ruas Pinto Madeira e Major Facundo, na segunda quinzena do mês de junho/2015.

A análise dos dados se deu por estatística descritiva e tabulação cruzada, sendo exposto o resultado por meio de tabelas e gráficos. Quanto aos atrativos percebidos do produto turístico ciclovias, foi criação de ranking dos atrativos extraído das avaliações dos respondentes e análise percentual comparativa entre os grupos respondentes.

4 RESULTADOS DA PESQUISA

Nesta seção da pesquisa são apresentados os resultados obtidos com a aplicação do questionário junto a quarenta ciclistas que transitaram pela ciclofaixa de lazer de Fortaleza. Na observação de campo fez-se uso de registros fotográficos para identificação visual do percurso, descrição dos atrativos turísticos e usuários.

Inaugurada pela Prefeitura de Fortaleza em 18 de setembro de 2014, com o objetivo de movimentar a cidade aos domingos, incentivando o uso de bicicletas, a cultura, o esporte e a convivência urbana, a ciclofaixa em Abril completou a sua 30ª edição. O trajeto da Ciclofaixa de Lazer implantada tem variação de 10 a 12Km de extensão e funcionamento das 7h às 13h aos domingos como um projeto piloto, cones sinalizam uma das faixas das ruas aos ciclistas. Em todo o percurso, a ciclofaixa é mão dupla (tem dois sentidos) e pode ser acessada em qualquer ponto da rota.

As abordagens aos usuários aconteceram em quatro pontos com fluxos considerados relevantes à pesquisa: Parque Ecológico do Cocó, Passeio Público e Estações do Bicicleta 14 – Aterro de Iracema e 15 - Náutico. Todos os usuários abordados faziam utilização de bicicletas e a escolha ocorreu indiferente à gêneros, faixa etária e tipo de bicicleta.

Do total de quarenta respondentes, vinte (50%) eram homens e vinte (50%) eram mulheres.

Em relação à região de origem dos turistas, 45% eram provenientes da região Sudeste, 25% da região Nordeste, 15% eram da região Norte, 10% originários da região Sul do país e 5% eram da região Centro Oeste. Quanto a faixa etária dos usuários respondentes, percebe-se que Adultos entre 26 a 30 anos (32%) e acima de 40 anos (28%) tiveram os maiores índices de participação seguidos por participantes com idade, entre 18 e 25 anos (20%), entre 36 e a 40 anos (10%), entre 31 a 35 anos (8%) e até 18 anos (2%).

Embora a bicicleta seja um meio de transporte utilizado por pessoas de todos os graus de escolaridade e com os mais diversos níveis de renda, constata-se no grupo pesquisado que 73% dos usuários tem escolaridade de ensino superior, 12% médio, 10% médio técnico e 5% ensino fundamental e nota-se que 45% possuem renda acima de 03 a 06 salários mínimos, sendo o restante da amostra divididos entre 01 a 02 salários mínimos (27%), acima de 10 salários mínimos (13%), entre 07 a 10 salários mínimos (10%) e com renda igual ou inferior a R\$ 788,00 (5%), valor este decretado e estipulado segundo o Ministério do Trabalho e Emprego para o ano de 2015 referente 1 salário mínimo.

Inicialmente, aos respondentes do estudo foram perguntados sobre os atrativos turísticos presentes no percurso. Como resultado da avaliação dos atrativos turísticos percebidos no percurso da Ciclofaixa de Lazer circuito leste – oeste que liga o Parque do Cocó ao Passeio Público na cidade de Fortaleza pelos respondentes locais e turistas, criou-se um ranking, somando as notas recebidas na escala de 4 a 1 sendo 4 o mais importante e 1 menos importante e, ou não percebido. Como mostra a figura abaixo, o atrativo Beira Mar se destaca na primeira posição considerando o total de pontos.

Ranking		Locais	Turistas	Total
1º	Beira Mar	▲ 74	▲ 73	▲ 147
3º	Praia de Iracema	▲ 69	▲ 70	▲ 139
2º	Passeio Público	▲ 74	▬ 59	▲ 133
4º	Parque Ecológico do Cocó	▬ 66	▲ 65	▲ 131
5º	Dragão do Mar	▬ 65	▬ 58	▬ 123
7º	Mercado Central	▼ 58	▬ 57	▬ 115
6º	Catedral Metropolitana de Fortaleza	▼ 59	▬ 52	▬ 111
8º	Gastronomia Típica	▼ 58	▼ 48	▼ 106
10º	Forte Nossa Senhora da Assunção	▼ 56	▼ 45	▼ 101
9º	Praça do Ferreira	▼ 57	▼ 42	▼ 99
11º	Festas, Festivais e Celebrações locais	▼ 54	▼ 36	▼ 90

Figura 1 - Atividades terceirizadas no hotel

Legenda: Conjunto de ícones, seta verde direcionada para cima quando o valor for igual ou maior que 67%, traço amarelo quando o valor percentual for menor que 67% e maior ou igual a 33% e seta vermelha direcionada para baixo quando o valor for inferior a 33%.

Fonte: Pesquisa direta.

Em uma análise comparativa percentual entre os usuários locais, turistas e o resultado total, tendo como regra para o conjunto de ícones, seta verde direcionada para cima para indicar o atrativo avaliado com mais importante, traço amarelo quando o atrativo for avaliado como de média importância e seta vermelha direcionada para baixo quando de menor importância ou não percebido, segundo o usuário respondente é possível apresentarmos, a percepção dos usuários em grupos de relevância, onde para à amostra estudada os atrativos Beira Mar e Praia de Iracema mostram-se como elementos de estímulo à realização do percurso em ambos os grupos comparados, ambos os pontos turísticos possuem fomento e ampla divulgação das Equipes gestoras do município ligadas ao turismo além de serem propícios ao entretenimento de baixo custo e alto fluxo de turistas.

Seguidos pelos atrativos do Parque Ecológico do Cocó e Passeio Público para usuários turistas figuram como de grande e média relevância respectivamente. Os mesmos atrativos, se analisados segundo percepções do grupo de usuários locais recebem avaliação inversa onde figuram como de média e grande relevância respectivamente. Um e outro recebem fomento de atividades e celebrações afim de integrarem o patrimônio turístico do município e apesar de receberem visitantes com frequência seus fluxos são relativos às atividades fomentadoras.

O Dragão do Mar e a Catedral Metropolitana de Fortaleza, conhecido centro de Arte e Cultura apresenta-se em ambos os grupos como impulsionador motivacional do percurso da Ciclofaixa de Lazer de média relevância e tem características de ambas as classificações citadas até o momento nesta análise já que é fomentada para a atividade turística e seu fluxo se intensifica de acordo com a sazonalidade da cidade que tem seu alto índice de movimentação de um público homogêneo nos períodos de férias.

Para o Mercado Central e a Catedral Metropolitana de Fortaleza, espaços também amplos divulgados na atividade turística de fortaleza e com fluxo de turistas segundo a

sazonalidade ou locais segundo calendário religioso, a avaliação dada pelo grupo de turistas é como sendo de incitação média e segundo percepções dos locais como sendo de baixo estímulo o que evidencia um público específico nestes ambientes.

Contrário aos atrativos já citados, avaliados em grupo de grande e média relevância, os itens a seguir avaliados pelos respondentes como de baixa relevância, isto é, de menor importância ou não percebidos configuram-se como atrações que mesmo sendo pouco fomentadas ou desenvolvidas no percurso da Ciclofaixa de Lazer circuito leste oeste que liga o Parque do Cocó ao Passeio Público possuem grande potencial para incremento do Turismo. São elas: Gastronomia Típica; Praça do Ferreira; Forte Nossa Senhora da Assunção; Festas, Festivais e Celebrações locais.

Através dos ícones na tabela é possível comparar também nas percepções de cada grupo os diferentes valores que o percurso em si proporciona às variáveis desta pesquisa dado que o uso da bicicleta, equipamento essencial para a atividade, é utilizada, por exemplo, como meio de transporte, meio de recreação e lazer sendo ainda muito difundida para a prática de atividade esportiva. Analisando a figura, nota-se que o turista segundo necessidade e interesse classifica mais itens como sendo de grande e média relevância do que os usuários locais residentes na cidade de Fortaleza.

No percurso da Ciclofaixa de Lazer, avaliando a oferta de serviços, básicos e periféricos segundo modelo Petrocchi (1998) e complementados com itens Indicadores de Atrativos Turísticos, Equipamentos/ Serviço Turístico e Infraestrutura pesquisados por Resende (2007) e apresentados pela Secretária de Turismo do Ceará (2014) foi pedido aos respondentes que qualificassem os itens referenciados segundo a escala de categoria formada pelos conceitos muito bom, bom, regular, ruim e muito ruim.

Para Serviços e a Receptividade local, no que se refere à Acesso, 45% dos turistas avaliaram como bom e 50% dos usuários locais, avaliaram como razoável os acessos à ciclofaixa e pontos turísticos, no percurso uma faixa nas ruas e avenidas é dedicada exclusivamente para os ciclistas. No item Hospedagem o conceito Bom foi dado por 42% dos usuários locais e 58% dos turistas. Na avaliação de Transportes razoável foi dado por 50% dos locais e 40% dos turistas responderam como Bom. O projeto Bicicletar tem estações de retirada, troca ou devolução de bicicletas estrategicamente na região de maior concentração hoteleira o que incentiva os turistas e locais que buscam lazer e entretenimento nos pontos Beira Mar e Praia de Iracema.

Dos usuários respondentes, no item Estacionamento 40% dos turistas não avaliaram o item e para as locais 45% classificaram como razoável.

Escolhido como ponto de parada para hidratação ou calibragem dos pneus, Postos de Gasolina foram avaliados como razoável por 65% dos usuários locais e Bom por 30% dos turistas. Amplamente divulgado para os usuários o projeto Bicicletar teve aceitação razoável por parte de 35% dos usuários locais e Bom por 35% dos turistas. Para 15% dos usuários locais o projeto do Bicicletar foi avaliado como ruim. Durante a pesquisa de campo, foi possível notar dificuldades por parte dos usuários em concluir a retirada por complicações com o sistema e bicicletas com problemas nas peças não sendo possível, porém averiguar a origem sendo mal uso ou desgaste.

No Parque Ecológico do Cocó, aos domingos durante a Ciclofaixa de Lazer, empresas ofertam o aluguel de bicicletas com o item de segurança, capacete, pelo valor de R\$ 5,00 até o meio dia. Dos turistas, 40% avaliaram como muito bom e dos locais 55% como razoável.

A Hospitalidade do Povo teve uma avaliação muito positiva para ambos os grupos sendo avaliados como Muito Bom tanto por locais quanto turistas, 45% e 60% respectivamente.

Em relação às informações de apoio e informações turísticas, o índice de insatisfação dos respondentes é apresentado nas figuras abaixo. A figura 2 mostra uma avaliação dos itens com destaque para os conceitos ruim e muito ruim por ambos os grupos.

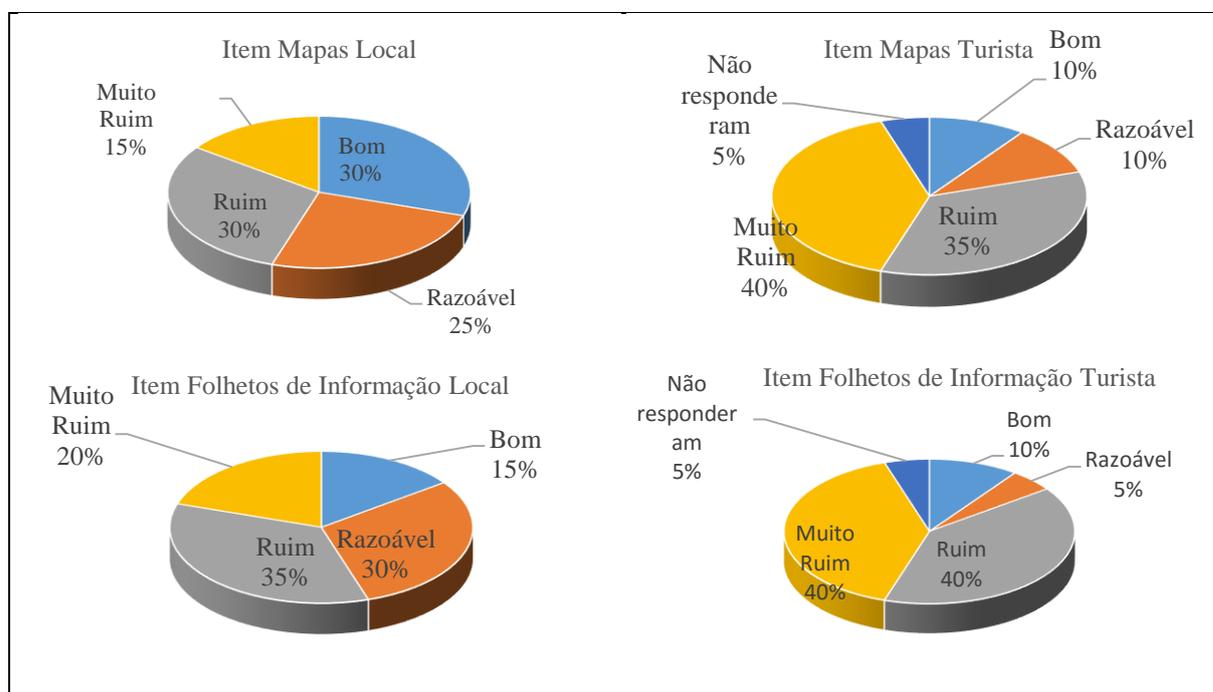


Figura 2 — Informações de apoio e turísticas

Fonte: Pesquisa direta.

Os mapas do percurso foram localizados em ambientes online, vinculados aos portais dos jornais da cidade e jornais impressos com fins de comunicar a rota e horário da Ciclofaixa, serviços e ações realizados no percurso. Na rede social do Facebook página da Prefeitura também foi encontrada postagens referentes à Ciclofaixa. Já a sinalização do percurso e atrativos turísticos, foram avaliados como razoável por 40% dos usuários locais e 70% dos turistas.

A pesquisa evidencia a necessidade de especificar quais postos de informações estão sendo avaliados uma vez que fortaleza possui em alguns de seus principais atrativos turísticos centro de atendimentos ao turista, Casa do Turista que existem independente do percurso que por sua vez, possui 2 pontos de apoio aos ciclistas. A ausência da especificação reflete nesta pesquisa com as avaliações de conceitos opostos, sendo avaliado por 50% dos respondentes locais como ruim e para 40% e 35% dos usuários turistas como razoável e bom respectivamente como mostra os gráficos abaixo.

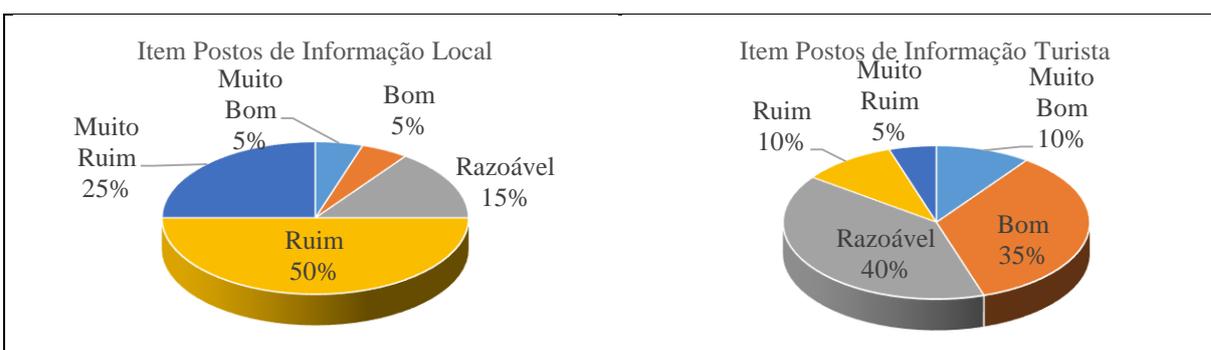


Figura 3 – Informações de apoio e turísticas: Item Posto de Informação

Fonte: Pesquisa direta.

No percurso da Ciclofaixa de Lazer, percurso leste-oeste que liga o Parque do Cocó ao Passeio Público, percebe-se que as percepções de locais e turistas são similares e avaliam como sendo razoável espaço para ciclistas, as ciclovias, e qualidade do asfalto. Turistas e Locais ainda compartilham a mesma percepção em relação ao item semáforos e cruzamentos avaliados como bom e razoável, apenas um (5%) turista avaliou como muito ruim. O que indica uma aceitação positiva das ruas e avenidas do ciclopercurso.

Nas avaliações dos itens de Entretenimento e Equipamentos de lazer, nota-se uma avaliação positiva por ambos os grupos, que qualificaram como muito bom e bom as Áreas para caminhadas e passeio a Beira Mar, Praias e Parques, Atividades esportivas e Comércio e Compras. Indicações estas pertinentes à atividade turística bem desenvolvida pelo turismo de praia existente no município.

Itens como Área para piqueniques/ churrascos, Festas ao ar livre e Parques Infantis apresentaram variações entre razoável e ruim conforme mostra as figuras abaixo.

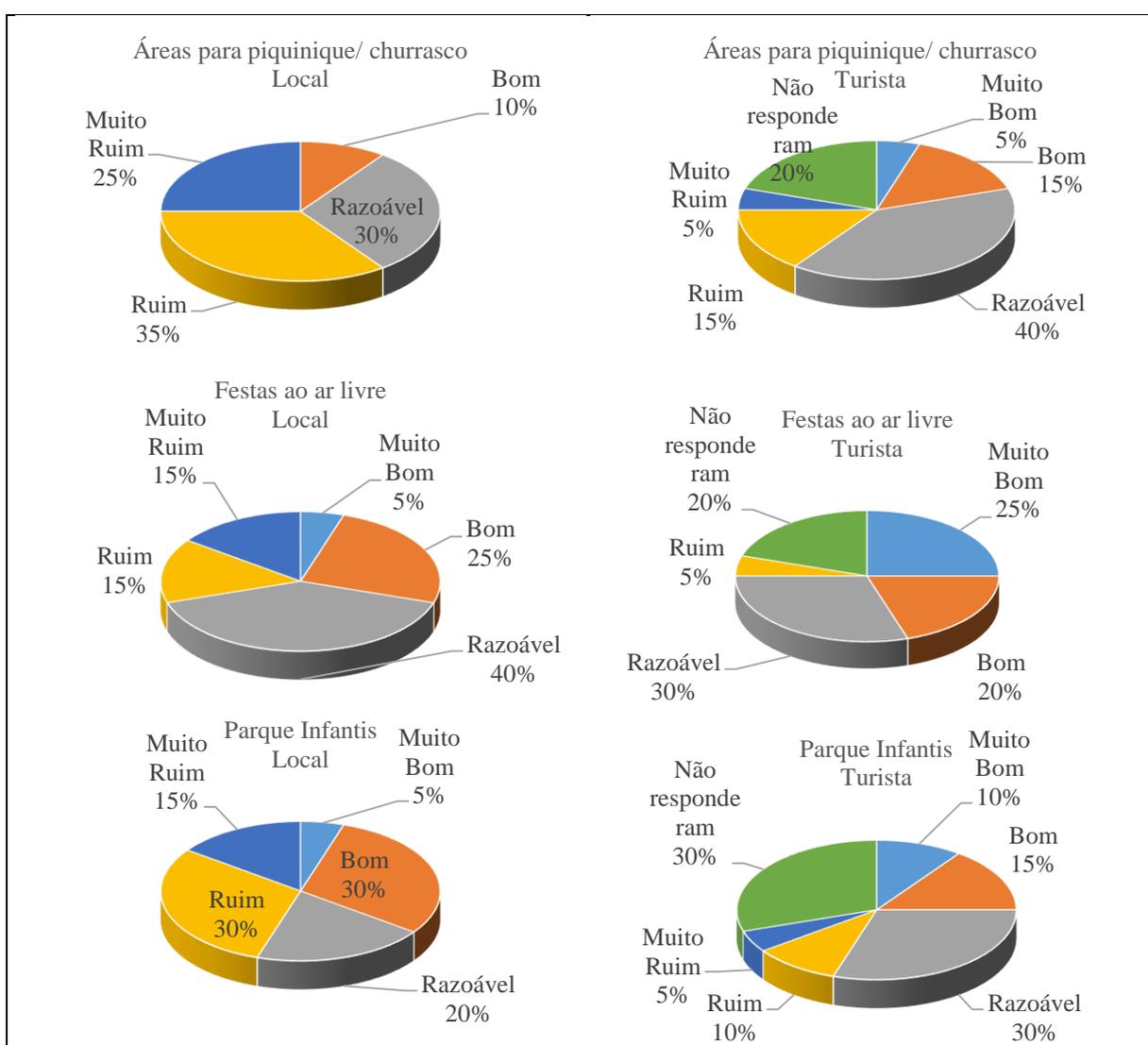


Figura 4 –Entretenimento e Equipamentos de Lazer

Fonte: Pesquisa direta.

Observa-se que entre 20% a 30% dos turistas não avaliaram os itens mencionados, demonstrando que para a amostra desta pesquisa as atividades foram percebidas para os locais em uma maior proporção que os visitantes.

Quanto aos Serviços Públicos e Infraestrutura, salvo as necessidades e práticas de cada grupo na realização do percurso, as avaliações manifestaram-se conforme as figuras abaixo.

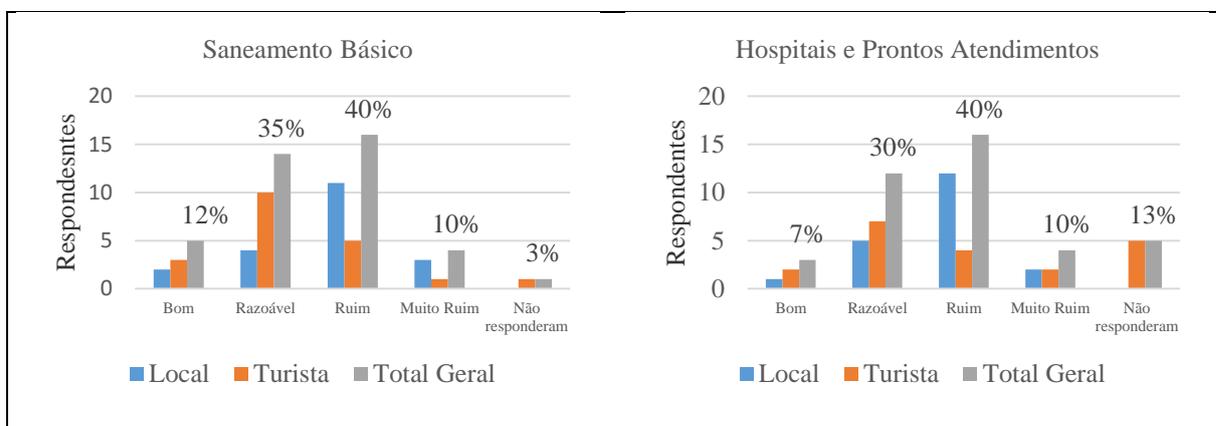


Figura 5 –Serviços Públicos e Infraestrutura

Fonte: Pesquisa direta.

Para Saneamento Básico, onze (55%) usuários locais avaliaram como ruim enquanto dez (50%) turistas avaliaram como regular.

Hospitais e Pronto Atendimento segundo avaliação do respondentes foi classificado como ruim por doze (60%) respondentes locais e razoável por sete (35%) turistas. Dos turistas cinco (25%) não responderam por não conhecerem o item avaliado.

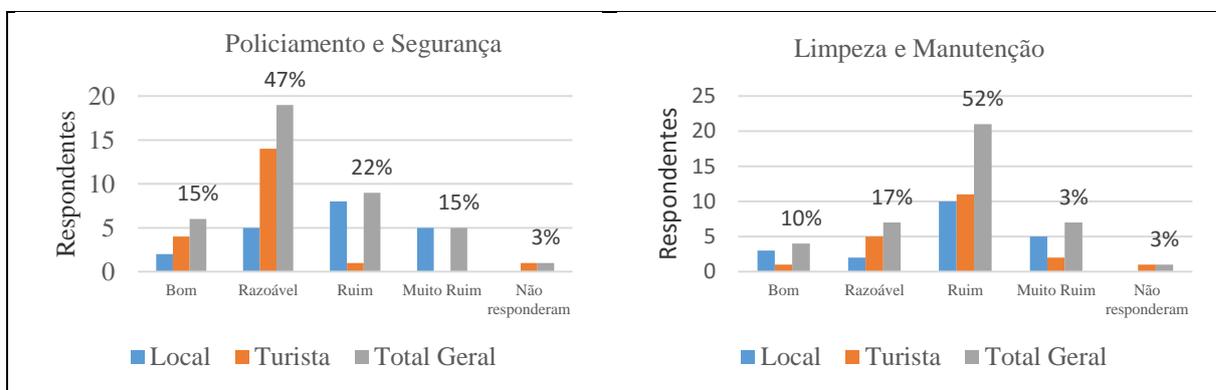


Figura 65 –Serviços Públicos e Infraestrutura

Fonte: Pesquisa direta.

Na observação de campo feita, foi percebido um maior fluxo de policiamento entre as aéreas com maior fluxo de pessoas e regiões consideradas turísticas. Em pontos de cruzamento e semáforos, monitores orientavam ciclistas e agentes da Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania (AMC) atuando pelo percurso zelando pelo respeito da ciclofaixa pelos carros, a fim de garantir a segurança dos ciclistas. Ações estas que no tocante Policiamento e Segurança, segundo avaliações dos usuários locais foram consideradas como ruim, tendo sete (40%) respondentes qualificados desta forma, no entanto para quatorze (70%) turistas o conceito foi definido como regular e ainda bom para cinco (20%) usuários turistas.

Desvinculados de qualquer motivação turística, notou-se na pesquisa de campo materiais e lixos acumulados em canteiros centrais de avenidas e ruas principalmente na região do centro que participa do percurso. Apesar do valor histórico e cultural de conhecidas praças,

ruas e avenidas uma negligência no quesito Limpeza e Manutenção é transmitida aos ciclistas que avaliam como sendo ruim dez (50%) dos usuários locais e onze (55%) usuários turistas.

Para preços dos Meios de Alimentação o item Restaurante foi avaliado por dez (50%) dos locais como razoável e bom por oito (40%) dos turistas que avaliaram bares e lanchonetes como sendo bom por dez (50%) respondentes ao contrário dos usuários locais que avaliaram como sendo razoável por dez (50%) dos entrevistados. De acordo com doze (60%) dos entrevistados locais os preços dos ambulantes foram considerados como razoável, já os turistas dividiram-se entre os conceitos de razoável e bom com 6 (30%) respondentes cada.

As barracas de praia tiveram conceitos de aprovação, sendo entre muito bom e bom para trezes (65%) dos turistas. Já os usuários locais, onze qualificaram como razoável e oito (40%) dividiram-se entre conceitos Bom e Ruim. Das barracas de praia situadas nas proximidades da ciclofaixa notou-se que o fluxo de turistas era superior ao de usuários locais.

5 CONCLUSÃO

O presente trabalho teve como objetivo avaliar a percepção do usuário local e turista da cidade de Fortaleza acerca da ciclofaixa de lazer circuito leste – oeste como produto turístico. Para tanto, o estudo caracterizou os usuários, descreveu o percurso de 12 km que ligam o Parque do Cocó ao Passeio Público, identificou e comparou a percepção de usuários locais e turistas sobre a ciclovia em estudo.

Através das considerações feitas nesta pesquisa, foi possível identificar a proposta da pesquisa de realizar uma análise das percepções dos usuários locais e turistas acerca de uma Ciclofaixa de Lazer como produto turístico na cidade de Fortaleza inicialmente planejada foi atingida de forma satisfatória no que se refere aos objetivos.

Para tanto, buscou-se caracterizar produtos turísticos, cicloturismo, ciclofaixas em seus conceitos, características, forma de uso e aplicação expondo a percepção dos usuários a partir da caracterização dos ciclistas, descrição do percurso e levantamento dos atrativos turísticos segundo estudo de campo e análise comparativa entre as percepções.

A Ciclofaixa de Lazer apresentou-se como um produto acessível para ambos os grupos de usuários analisados. Em uma comparação de percepções nota-se que o turista segundo necessidade e interesse classifica mais itens como sendo de grande e média relevância do que o usuário local residente na cidade de Fortaleza, implicação está decorrente dos diversos tipos de motivação do uso da bicicleta.

A partir da realização desta pesquisa constatou-se que pelas práticas e fluxos do Turismo de Praia fortalecidos na cidade, os atrativos ligados a este segmento no percurso são os mais percebidos como importante e ainda, avaliados de forma positiva por ambos os grupos respondentes que assim também classificam espaços públicos, ideais para atividades ao ar livre.

Da análise aos itens de formação do produto turístico, o item preço dos meios de alimentação também recebeu avaliação positiva pelos usuários, o que não o exclui como justificativa na indicação de um público homogêneo, isto é, formado por ciclistas de diversas faixa etária e escolaridade.

A partir das observações realizadas nesta pesquisa, conclui-se que Fortaleza possui, segundo percepção tanto de usuários locais como turistas, um desenvolvimento dos seus atrativos em virtude principalmente do fluxo turístico que garantem a concretização de uma Ciclofaixa de Lazer de forma positiva o que inclui o projeto Bicicletar que incidência de avaliações positivas em ambos os grupos respondentes.

No tocante Ruas e Avenidas do percurso e serviços públicos e infraestrutura, através da análise comparativa das percepções conclui-se que muitos pontos carecem de fomento e hoje são avaliados como ruim ou menos importantes, a exemplo da Praça do Ferreira, Festas, Festivais e Celebrações locais que são ricos de história e cultura e importantes para o turismo.

Referente às informações de apoio e informações turísticas, constatou-se na pesquisa a necessidade de especificar melhor os itens mapas e folhetos de informação para uma melhor contextualização da oferta referente à Ciclofaixa de Lazer.

Foram entrevistados quarenta ciclistas, agrupados em um grupo de vinte usuários locais e vinte usuários turistas. Desse total, vinte (50%) eram homens e vinte (50%) eram mulheres. Em que pese a pouca representatividade da amostra, pode-se observar que a menção ao tema evidencia a necessidade de refletir sobre as melhorias passíveis de implementação

Assunto relativamente novo, para o desenvolvimento sustentável da Ciclofaixa de Lazer e o fomento do Cicloturismo entende-se como relevante a pesquisa voltada ao perfil dos praticantes, as necessidades e interesses do público em potencial e o planejamento da atividade por parte dos Gestores e Políticas Públicas.

REFERÊNCIAS

- BARRETO FILHO, Abdon et al. Turismo urbano. São Paulo: Contexto, 2001
- BENI, Mário Carlos. Análise estrutural do turismo. São Paulo: Editora Senac, 2006
- BOULLON, Roberto C. Planejamento do espaço turístico. Bauru: EDUSC, 2002
- BRASIL, Ministério do Turismo. Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil: Módulo Operacional 8 – Promoção e Apoio à Comercialização
<http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/modulo_operacional_8_promocao_e_apoio_a_comercializacao.pdf> Acesso em: 01. Mai. 2015.
- CARDOSO, Antonio. Fortaleza terá ciclofaixa de lazer ligando o Parque do Cocó ao Passeio Público. Ceará Agora. Fortaleza 2014. Disponível em:
<<http://www.cearaagora.com.br/site/2014/09/fortaleza-tera-ciclofaixa-de-lazer-ligando-o-parque-do-coco-ao-passeio-publico/>> Acesso em 05.Mai. 2015.
- FREITAS, Verônica de. Análise da viabilidade técnica e ambiental de vias cicláveis na cidade de Presidente Epitácio-SP. 2014. 154 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Faculdade de Engenharia de Ilha Solteira, 2014.
<<http://hdl.handle.net/11449/113858>>. Acesso em: 18 Mai. 2015.
- ITAPERI; BONFIM Otávio. Ciclofaixa de Lazer deve ganhar duas novas rotas: O Povo Online. Fortaleza, 2015. Disponível em:
<<http://www.opovo.com.br/app/opovo/cotidiano/2015/05/07/noticiasjornalcotidiano,3433903/ciclofaixa-de-lazer-deve-ganhar-duas-novas-rotas.shtml>> Acesso em 05.Mai. 2015.
- MACEDO, Helder Alves. A história da Bicicleta e o Cicloturismo no Brasil. Monografia (pós-graduação) – Faculdade Metropolitanas Unidas, São Paulo, 2011. Disponível em: <<http://www.posaventura.com/news/tcc%C2%B4s-da-pos-gradua%C3%A7%C3%A3o-em-atividades-e-esportes-de-aventura-da-unifmu/>>. Acesso em 05 Mai. 2015)
- MALHOTRA, Naresh K. Introdução à pesquisa de marketing. São Paulo: Prentice Hall, 2005. 428 p. ISBN 9788587918772.
- PETROCCHI, Mario. Turismo: planejamento e gestão. São Paulo: Futura, 1998
- PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA – BICICLETA BRASIL Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007) Disponível em: <http://www.intt.gov.br/repositorio/biblioteca/texto_relacionados/Livro_20Bicicleta_20Brasil.pdf>. Acesso em: 01. Mai. 2015.
- RESENDE, Júlio Corrêa; VIEIRA FILHO, Nelson Antônio Quadros. Cicloturistas na Estrada Real: perfil, forma de viagem e implicações para o segmento. Revista Turismo em Análise, Brasil, v. 22, n. 1, p. 168-194, abr. 2011. ISSN 1984-4867. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/rta/article/view/14245>>. Acesso em: 18 Mai. 2015.

- RUSCHMANN, Doris van de Meene. Marketing turístico: um enfoque promocional. Campinas, SP: Papirus, 1990
- SALLES, Deborah. Na moda do turismo de bicicleta. Agência de Notícias do Turismo. Set. 2014. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/turismo/noticias/todas_noticias/20140929_2.html> Acesso em: 01. Mai. 2015.
- SANTOS, C. A. J. ; CAMPOS, Antonio Carlos ; ALVES, L.A.C. . Bicicleta e Turismo: Mobilidade Urbana e Prática Turística Sustentável. In: II Fórum Sergipano de Bicicleta, 2014, Aracaju. Anais do II Fórum Sergipano de Bicicleta. Aracaju: Ciclo Urbano, 2014 <<http://2fsbici.com.br/evento/anais/>>. Acesso em: 18 Mai. 2015.
- SCHÖRNER, Anderson Ricardo. Cicloturismo: a união de dois prazeres. Revista Bicicleta. Jan. 2015. Disponível em: <http://www.revistabicicleta.com.br/bicicleta.php?cicloturismo_a_uniao_de_dois_prazeres&id=2881>. Acesso em: 01. Mai. 2015.
- SOARES, André Geraldo .ViaCiclo - Associação dos Ciclousoários da Grande Florianópolis. Circuitos de Cicloturismo: manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros. Florianópolis, 2010. Disponível em: <<http://ciclo.tur.br/arquivos/Manual-Circuitos-Cicloturismo.pdf>>. Acesso em: 08.Mai. 2015
- AIRES FILHO, J. V. M. Abdon et al. Indicadores Turísticos 1995/2013. Fortaleza. Fev. 2014. Disponível em: <http://www.setur.ce.gov.br/categoria1/estudos-e-pesquisas/Indicadores%202014.pdf> Acesso em: 01 Jun. 2015
- VAZ, Gil Nuno. Marketing turístico: receptivo e emissor: um roteiro estratégico para projetos mercadológicos públicos e privados. São Paulo: Pioneira, 2002
- VELO City Cycling: Future Maker. Nantes 2015. Disponível em: <<http://www.velocity2015.com/>>. Acesso em 05.Mai. 2015.