

# CICLOTURISMO NO CAMINHO DA FÉ: MOTIVAÇÕES, BICICLETAS E FORMAS DE CICLOVIAJAR

Roberto Marin Viestel

Maria Cristina Rosa

## INTRODUÇÃO

O Caminho da Fé (CF) é uma rota de peregrinação, cujo ramal principal possui 324 Km, com mais de 90% de estrada de terra, altitude média de 1000 m e mais de 1500 km de trilhas e estradas vicinais.

Idealizado em 1999 pelo devoto à Nossa Senhora Aparecida, Sr. Almiro Grings, e um grupo de amigos, a partir de uma experiência de peregrinação no Caminho de Santiago de Compostela<sup>1</sup>, na Espanha (SANTAMARINA, 2002), foi pensado para peregrinações a pé, no entanto outras formas de percorrê-lo vêm ocorrendo, como de bicicleta e de motocicleta, sendo as pessoas motivadas não só pela fé.

Inaugurado em 2003 (CALVELLI, 2006) e administrado pela Associação dos Amigos do Caminho da Fé – Águas da Prata do Estado de São Paulo (AACF) (MOREIRA, 2007), o caminho tem início no município de Águas da Prata, no Estado de São Paulo, atravessa a Mesorregião Sul/Sudoeste de Minas Gerais e finaliza novamente no Estado de São Paulo, cujo destino é o Santuário Nacional de Nossa Senhora da Conceição Aparecida (CAMINHO DA FÉ, 2021). Vale destacar que CF ocorre em 51 cidades no Estado de SP e em 21 em Minas Gerais e devido à topografia elevada algumas se destacam, como Andradas, com os distritos Serra dos Lima e Barra; Ouro Fino, com o distrito de Crisólia; Inconfidentes, Borda da Mata, Tocos do Moji, Estiva, Consolação, Paraisópolis e Brazópolis, com os distritos de Cantagalo, Luminosa e Campista.

Aparecida/SP é um dos roteiros mais antigos do Brasil em veneração à santa Nossa Senhora, remetendo ao século XVIII (SANTOS, 2003). O culto iniciou-se em 1717 no interior do Estado de São Paulo, quando três pescadores encontraram em sua rede de pesca a imagem de uma santa; a partir daí, relata-se que tiveram uma pescaria fértil, atribuindo o sucesso da mesma à imagem achada. No ano de 1745 foi construída uma Capela no Morro dos Coqueiros; em 1834 a Igreja Católica Apostólica Romana incorporou o culto à santa e construiu a primeira igreja, conhecida como Basílica Menor de Aparecida (SANTOS, 2003) ou Igrejinha de Aparecida, como se referem os aparecidenses; em 1904 Nossa Senhora foi proclamada rainha do Brasil (MORENO, 2009); em 1929, o Papa Pio X a proclamou

---

1 O Caminho de Santiago de Compostela é uma rede de rotas de peregrinação de aproximadamente 800 km, que tem início em *St. Jean-de-Port*, na França, e termina em Compostela, na Espanha (GUIMARÃES, 2008). Trata-se de um itinerário medieval de peregrinação na Península Ibérica que existe desde o século IX, quando peregrinos de toda a Europa, caminhando ou cavalgando, partiram no ano de 849 (MENDES, 2009) para reverenciar as relíquias sagradas do Apóstolo Santiago Maior (VELOSO, 2007; REIS, 2007).

padroeira do Brasil (SANTOS, 2003); em 1930 o Estado brasileiro à consagrou padroeira. Por fim, em 1955 iniciou-se no Morro das Pitas a construção, até hoje da não terminada Basílica Nova (MORENO, 2009), dando origem ao Santuário Nacional de Nossa Senhora Aparecida e a um complexo turístico religioso.

Esse complexo, que possui uma área de 1.352.765m<sup>2</sup> e 142.865m<sup>2</sup> de construção, anualmente atrai milhões de fiéis. Sua estrutura conta com uma basílica que possui uma impressionante construção de 72.000m<sup>2</sup>, com vários pavimentos, arcada, tribuna, capelas (ressurreição e batismo), torre, museus, Centro de Apoio ao Romeiro (CAR), 380 lojas que vendem lembranças e objetos religiosos, praça de alimentação, ambulatório médico, além de 01 estacionamento com vagas para 2.000 ônibus, 24 trailers, 3.000 carros, 602 motos e 526 vagas para bicicletas (CARMO; VALENTE, 2017; SANTOS, 2003).

A cidade de Aparecida/SP, em função do santuário, é desenvolvida turisticamente e com o passar dos anos, além do turismo religioso<sup>2</sup>, tem recebido novos atrativos, aumentando o interesse do público para além da devoção religiosa (OLIVEIRA, 2017), sendo o cicloturismo no CF, que tem sido realizado com motivações distintas, um desses atrativos.

Segundo a AACF, que faz a contagem dos peregrinos que percorrem o CF e carimba os Passaportes da Fé<sup>3</sup>, em 19 anos de existência do caminho, de um total de 74.929 peregrinos, 42.178 (56,29%) o percorreram de bicicleta (RELATÓRIO DE ATIVIDADES, 2022), sendo as bicicletas e os cicloturistas a maioria.

O cicloturismo, definido como uma forma de viajar que utiliza de uma bicicleta e une “o prazer do turismo ao prazer de enxergar o mundo sobre duas rodas, pedalando” (ROLDAN, 2000, p. 9), é também entendido como um segmento do turismo praticado em estradas de terra, com normas técnicas próprias (ABNT, 2007) e diversificadas, que ocorre em integração com outras atividades, no contexto de outros segmentos turísticos, como o Turismo Rural, o Ecoturismo, o Turismo de Aventura (BRASIL, 2006) e o Turismo Religioso (DIAS, 2003).

É, pois, uma atividade que envolve viagens de turismo utilizando a bicicleta como o seu principal meio de locomoção e combina a paixão do ciclismo com o prazer de ciclovijar para conhecer lugares, sem a ideia de competição. Habitualmente há um planejamento prévio para se realizar as ciclovagens, que costumam ser extensas. Ocorre predominantemente em períodos de férias do trabalho ou escolares, em finais de semana e/ou em feriados prolongados (ALMEIDA; ABRANJA, 2009; ROLDAN 2000; SCHETINO, 2008), como ocorre predominantemente com outras atividade de lazer no país (STOPPA; ISAYAMA, 2017).

---

2 Entende-se por turismo religioso “antiga prática social renomeada agora, em tempos de globalização e desterritorialização, [que] constitui-se em visitar lugares considerados sagrados, usando-se estrutura de hospedagem” (SILVEIRA, 2007, p. 36).

3 O Passaporte da Fé é uma credencial que é vendida aos peregrinos e todos aqueles que queiram percorrer o Caminho da Fé, contudo, não é obrigatório o seu uso para realizar o percurso. Esse passaporte é carimbado em pontos de apoio no CF, como em hotéis, bicicletarias e no comércio em geral das cidades por onde ele passa. Ao final da viagem o peregrino pode solicitar no Santuário Nacional de Nossa Senhora Aparecida o Certificado Mariano de conclusão do caminho.

A elevada topografia e a altimetria do CF são elementos importantes para se pedalar. As montanhas se apresentam como um dos principais desafios, pois há dificuldade em subi-las e necessidade de equilíbrio para descê-las, bem como esforço físico e controle psicológico, entre outros elementos, para vencer cada etapa. No CF elas são um atrativo para o cicloturismo e inserem este caminho em um tipo de turismo ainda pouco estudado no Brasil, o turismo de montanha, ou seja, um segmento turístico que “evoca nas pessoas sentimentos de paz e liberdade” (CARVALHO; CORIOLANO, 2014, p. 2).

Aliás, o cicloturismo é uma prática relativamente nova no Brasil (SEGOVIA; GRIMM, 2017; GONÇALVES JÚNIOR *et al.*, 2016) com escassez de produção acadêmica e institucional e com baixa produtividade de textos sobre o tema (BYRNE, 2010; SCHETINO, 2008; EDRA; DECASTRO; SALDANHA, 2017; OLIVEIRA; ANUNCIAÇÃO, 2003), sendo este estudo importante para compreender sua dinâmica. Sobre o CF, ele foi escolhido como objeto deste estudo porque não foram encontrados trabalhos que o abordem sob o ponto de vista do cicloturismo, principal forma de se percorrer o caminho na atualidade.

Levando em conta essa ambiência, este trabalho tem por objetivo contribuir para o debate sobre o cicloturismo no Brasil e suas particularidades. Para isso estuda o cicloturismo no CF, uma das principais rotas de peregrinação do país, a partir de um olhar sobre as motivações para percorrê-lo de bicicleta, as bicicletas utilizadas pelos cicloturistas e as formas de ciclovijar, elementos que se conectam uns aos outros, determinando tipos e maneiras de se relacionar com o CF: seus espaços, sujeitos, atrativos etc.

## **METODOLOGIA**

Este trabalho de abordagem qualitativa (MINAYO *et al.*, 2002), parte de uma tese de doutorado<sup>4</sup>, considerou a reabertura do CF no ano 2020, ainda em meio à pandemia de COVID-19, e respeitando os protocolos de segurança sanitário publicados por governos e municípios, bem como correndo riscos atinentes a estar fora de casa, no não isolamento social, realizou pesquisa de campo mediante a realização de duas ciclovijagens completas pelo ramal principal do CF acompanhando cicloturistas entre os dias 10 e 26 de setembro de 2020 e 04 e 17 de outubro de 2021. Também foram realizadas, ao longo desses dois anos, pequenas ciclovijagens, entre 30 e 60 Km, a partir de alguma cidade do CF escolhida aleatoriamente, sempre com o objetivo de observar cicloturistas e entender como o cicloturismo vinha acontecendo. Utilizou-se de observação direta, diário de campo, registro de imagens das ciclovijagens e entrevista semiestruturada. A análise e o tratamento dos dados coletados foram subdivididos em ordenação dos dados, classificação dos dados e análise propriamente dita (MINAYO *et al.*, 2002). A análise dos dados demonstrou aspectos relacionados às formas de praticar o cicloturismo, algumas delas tratadas neste capítulo.

---

4 Tese de doutorado intitulada O Cicloturismo no Caminho da Fé, desenvolvida no Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer (PPGIEL), da Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional (EEFFTO), da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG).

## MOTIVAÇÕES

Foram entrevistados 27 cicloturistas adultos, sendo 24 homens e 3 mulheres, sendo que a faixa etária ficou entre 18 e 74 anos. As regiões de origem dos cicloturistas são: 16 de São Paulo (sendo 3 da capital), 8 de Minas Gerais (todos do interior), 1 do Paraná (sendo da capital), 1 de Pernambuco (sendo do interior) e 1 de Santa Catarina. As motivações que mobilizam essas e outras pessoas a percorrerem o CF são diversas, como reflexão (autoconhecimento) e fé, saúde física e psicológica, passeio turístico e ecológico, contato com a natureza, aventura, paisagens, esporte, ecoturismo, integração regional (CALVELLI, 2006; SANTAMARINA, 2002; RELATÓRIO DE ATIVIDADES, 2017) e lazer (VIESTEL; ROSA, 2021).

Duas perguntas sobre motivação foram realizadas para os cicloturistas entrevistados nesta pesquisa: qual ou quais as motivações de ciclovijar no CF e por que a escolha desse caminho e não outro. As respostas foram as mais variadas, sendo a fé uma delas, no entanto, destacaram-se a possibilidade de usar a bicicleta para o esporte, de praticar o cicloturismo ao ar livre e de pedalar em grupo, como também o desafio que as serras e montanhas representam e por ser Minas Gerais apaixonante. Como observa Calvelli (2006), e que pode também ser apropriado para os cicloturistas, os peregrinos/turistas podem ser pensados como consumidores migrantes que fazem usos diferentes do caminho a partir de suas necessidades e não de uma ordem imposta por alguma instituição religiosa.

A partir das respostas sobre as motivações e escolhas, bem como das observações realizadas no trabalho de campo, foram estabelecidas algumas categorias de cicloturistas presentes no CF, que ajudam a entender melhor como o cicloturismo vem acontecendo nesse local, sendo elas: a) bicigrino ou cicloturista-peregrinos b) ciclomeiro; c) cicloturista de velocidade; d) cicloturista-turista; e) cicloexcursionista; f) cicloaventureiro; g) organizador de passeios.

a) Bicigrino é o nome utilizado por algumas donas de pousadas do CF para descrever o cicloturista-peregrino. Trata-se de um cicloturista que é movido em primeiro lugar pela fé e o foco principal da ciclovijagem é a peregrinação. Ele pode ser identificado através de símbolos católicos que traz impressos na camisa de ciclismo e na bicicleta, bem como em comportamentos expressos ao longo do caminho. Geralmente a sua camisa de ciclismo é ilustrada com a imagem de Nossa Senhora Aparecida e traz frases bíblicas, mapa do Caminho da Fé, entre outras informações; e a cor que prevalece é o azul, em referência à cor do manto que cobre Nossa Senhora Aparecida. Quando pedalam em grupo, a camisa é a mesma para todos e, via-de-regra, traz o nome da cidade a que pertencem. Eles costumam, ainda, personalizar as camisas com o nome de cada um.

Os bicigrinos costumam expressar a fé em diversos momentos: ao passarem em frente a uma igreja ou capela costumam fazer o sinal da cruz em respeito ao sagrado; além disso adentram quase todas as capelas do CF para orar. Nas pousadas e hotéis, seja

na chegada ou na partida para o caminho, fazem uma oração em voz alta e, não raro, de joelhos. Procuram também participar da missa e da programação religiosa de cada cidade do caminho por onde passam.

No geral, percebe-se que para os bicigrinos a bicicleta, o artefato em si, é um meio de transporte incorporado à peregrinação e, em alguns casos ela se torna um objeto sagrado, como uma relíquia sagrada que testemunhou a travessia pelo CF.

b) O ciclomeiro ou cicloturista romeiro, embora menos frequente no CF, é um tipo de cicloturista que percorre o caminho organizados em forma de romaria. A romaria a pé é uma modalidade típica do interior de São Paulo e do Sul de Minas Gerais, cujo objetivo principal é pagar promessas em Aparecida/SP. Os romeiros utilizam uma infraestrutura baseada em caminhão de apoio, em que carregam alimentos, redes para dormir, cozinha improvisada, remédios, primeiros-socorros e uma infinidade de objetos necessários para a romaria. Os ciclomeiros utilizam essa mesma forma de organização, apenas acrescentando algumas bicicletas extras levadas no caminhão.

Os grupos de ciclomeiros são compostos por mulheres, homens, idosos e crianças. Diferentemente de outros tipos de cicloturistas, são mais democráticos em relação a essa diversidade e a participação é comunitária. Geralmente são parentes e amigos que frequentam paróquias católicas e se aproximam de um catolicismo mais popular, ou seja, com menos peso institucional da Igreja Católica.

Os ciclomeiros também utilizam camisas de ciclismo com símbolos religiosos católicos, no entanto, fazem questão de colocar que aquela cicloromaria específica saiu da cidade tal e no mês e ano tal. Apesar disso, alguns grupos de cicloromaria não se preocupam em personalizar a camisa de ciclismo, uma vez que pretendem economizar o máximo de dinheiro que puderem para/na ciclovagem. A esse respeito, por exemplo, a hospedagem é um fator de economia a ser observado, considerando que costumam dormir em redes penduradas no caminhão ou improvisadas em árvores. Além disso, fazem contato com prefeituras de cidades ao longo do CF para conseguirem dormir em escolas públicas ou em ginásios de esporte.

Assim como os bicigrinos, as bicicletas dos ciclomeiros são adornadas com símbolos católicos. Muitas carregam fitas de lembrança de Nossa Senhora Aparecida e contam com adesivos de diversos santos católicos.

Segundo Calvelli (2006), os romeiros a pé querem “conforto, farta alimentação, aparelhos musicais potentes, muita gente e quase nenhum sofrimento” (p. 135), dormem em barracas ou pousadas e rezam de mãos dadas antes do café da manhã e antes de começarem a jornada. Os ciclomeiros, por sua vez, parecem manter a tradição da peregrinação, porém, não foram constatados aparelhos musicais potentes e nem tampouco a ausência de sofrimento, muito pelo contrário, por ser o sofrimento uma forma da cicloromaria muito valorizada nas conversas entre eles. Se a bicicleta não é um artefato sacralizado por eles, o esforço em pedalar é tido como parte da penitência.

Diferentemente de outros cicloturistas, eles não param várias vezes no CF para contemplar o meio ambiente, embora reconheçam as belezas naturais. A grande questão é chegar no menor tempo possível à Aparecida/SP, até para não gastarem muito dinheiro na cicloromaria. Em comparação com outros cicloturistas do CF, são mais humildes e possuem menor poder aquisitivo. As suas bicicletas, no geral, são antigas e mais simples, muitas são aro 26, pois são mais baratas para manutenção. Algumas bicicletas de passeio foram identificadas entre os cicloromeiros e isto revela um caráter mais democrático. Não importa a bicicleta que você tenha, importa se você quer praticar uma cicloromaria.

c) O cicloturista-turista, como diz a designação, é turista e minoria no CF. Trata-se de um turismo de bicicleta que possui características próprias, estando mais atrelado à bicicleta. Neste sentido, a bicicleta e a própria cicloviação são os maiores atrativos deste tipo de cicloturismo. Esse tipo de cicloturista costuma interagir com mais intensidade com a vida cotidiana do CF. Param para conversar com desconhecidos nas cidades, obter informações, conhecer monumentos, enfim, interagem de tal maneira que, quando muito bem atendidos e recepcionados, resolvem passar mais de um dia na localidade em que estão.

Julgando a partir da qualidade das bicicletas, aparentemente eles possuem maior poder aquisitivo. As suas bicicletas costumam ser de última geração e as bicicletas elétricas (*e-bikes*) são cada vez mais vistas nesta categoria. As roupas dos cicloturistas-turistas são compostas de um vestuário de última geração, com peças de marcas famosas do mundo do ciclismo. Geralmente planejam um roteiro e não têm pressa em realizar o percurso, havendo apenas horário de saída, embora fiquem atentos ao relógio para não pedalar durante a noite.

Segundo Calvelli (2006), refletindo sobre os turistas no caminho, o que os diferenciam é a externalidade do olhar, sendo que prestam mais atenção às paisagens, à arquitetura e à vida dos moradores do local. Os cicloturistas-turistas também possuem estas características; parecem estar mais disponíveis para o lazer e trocas culturais, assim como observam a religião com certa reserva e distanciamento.

d) O cicloturista de velocidade é um tipo de cicloturista que parece estar com pressa o tempo todo, não tendo tempo para parar em igrejas ou capelas, apreciar paisagens ou mesmo tomar água tranquilamente por alguns minutos. Isto se dá devido às características deste tipo de cicloturismo, que tem na velocidade a sua maior expressão.

No Brasil há poucas pessoas que praticam o ciclismo esportivo, pois trata-se de uma prática que necessita de velódromos e, além disso, é muito dispendiosa (DEENIHAN; CAULFIELD, 2015). Mesmo assim, essa modalidade tem atraído cada vez mais adeptos, necessitando os destinos turísticos serem adequados aos praticantes (SARTORI, 2021). Na ausência de locais para a prática do ciclismo com bicicletas *speed*, o CF tem atraído praticantes do cicloturismo de velocidade com bicicletas de *MTb*.

O cicloturismo de velocidade é uma prática recorrente no CF, inclusive gerando atritos entre os peregrinos a pé e os cicloturistas em geral, uma vez que os peregrinos costumam andar no meio da estrada de terra, lado a lado, como se não houvesse trânsito nessas estradas. O que ocorre é que, principalmente nas descidas, os cicloturistas de velocidade aproveitam a força da gravidade e descem embalados e, aí, acabam acontecendo acidentes entre peregrinos e cicloturistas.

Bom entender que quando se fala em cicloturista de velocidade não significa que se entende que são cicloturistas profissionais que estão treinando para alguma competição, embora esta categoria de ciclista exista no CF, porém, raramente são vistos. O cicloturista de velocidade geralmente é um amador que está percorrendo o CF em grupo e que está preocupado em chegar o mais rápido possível em seu destino. Ele está competindo contra os colegas, contra o cronômetro e contra si mesmo.

Para o cicloturista de velocidade o fator mais importante é chegar à frente de seus amigos. Geralmente, ele monitora o seu desempenho através de aplicativos de celular e esse recurso é importante para registrar e mostrar que fez o percurso em um tempo menor que os outros. Normalmente este tipo de cicloturista é chamado na gíria entre os cicloturistas de *bruto*.

As roupas dos cicloturistas de velocidade costumam ser das melhores marcas do seguimento do esporte. Neste sentido, por exemplo, as roupas que os ciclistas profissionais brasileiros utilizam, como Henrique Avancini, são as que fazem mais sucesso entre eles. As bicicletas são também as mais caras e costumam ser de carbono e aro 29, com alta tecnologia. Mesmo quando carregam bagagem e não utilizam carro de apoio, este tipo de cicloturista entende que isto não é empecilho para a cicloviação, antes é mais um desafio para serem velozes. Há uma espécie de glamour e de honra ter de percorrer o caminho em velocidade. Trata-se de uma superação que deixa o cicloturista orgulhoso em ter percorrido o CF em pouco tempo.

A forma de pedalar do cicloturista de velocidade é observada, principalmente, quando passam em frente às capelas do CF, estrategicamente colocadas no topo das montanhas para servirem, para além do aspecto espiritual da fé, como lugar de apoio para descanso, com oferecimento de água potável, ducha externa, banheiro, remédios em seu altar e pontos de observação para apreciação da natureza. Eles param nesses lugares, se abastecem com água, tiram várias fotografias (*self*) e seguem a cicloviação sem entrar na capela ou mesmo rezar. Eles estão concentrados na cicloviação, característica que os distingue de outros cicloturistas.

e) O cicloturismo de excursão, segundo Saldanha *et al.* (2020), é definido como uma categoria em que “o ciclista realiza passeios recreativos não mais longo que um dia a lugares fora ou no seu local de residência – envolvendo moradores e visitantes em um mesmo roteiro” (p. 300). No CF, o cicloturista excursionista ou cicloexcursionista é um cicloturista que percorre trechos do caminho por um dia, geralmente mora na região do

caminho e aproveita o trajeto para criar a sua própria rota. Passam pelo CF e retorna para a sua cidade no final do dia.

Os cicloexcursionistas não costumam carregar bagagem, carregam apenas água e barra de cereais. Utilizam o caminho nos feriados prolongados e aos finais de semana, principalmente nos domingos pela manhã. Andam em dupla ou trio e percebe-se uma presença maior de mulheres. Observa-se que aos domingos o tempo de pedal gira entorno de 5 a 6 horas; considerando que começam a pedalar por volta de 6 h da manhã, quando é 12 h já estão de volta em casa para aproveitarem o domingo em família.

Este tipo de cicloturismo é muito importante para o CF, pois são os cicloturistas excursionistas que costumam conhecer trilhas, cachoeiras, lugares para cortar caminho etc. Alguns praticam o cicloturismo de velocidade e outros um cicloturismo mais lento, mais próximo de um cicloturismo de turismo, em que buscam conhecer lugares desconhecidos. Muitos deslocam-se até trechos do CF que querem percorrer colocando a bicicleta no carro, no *transbike*. Chegam até o ponto de partida, realizam a cicloexcursão e retornam ao mesmo ponto para voltar para casa de carro. Este tipo de cicloturismo costuma ser aventureiro e de descobertas, características comumente encontradas em atividade de lazer ao ar livre.

Talvez o cicloexcursionismo seja o tipo de cicloturismo mais praticado entre os residentes do CF. Trata-se de um cicloturismo ainda mal explorado e orientado, ou seja, muitos são jovens que poderiam ser aproveitados como futuros guias de cicloturismo (cicloguias), gerando uma oportunidade de renda e emprego, o que poderia potencializar, inclusive, a própria dinâmica do cicloturismo no CF. Outro ponto relevante é que o cicloexcursionismo é uma importante opção de lazer para os residentes das cidades por onde o CF passa.

Nesse sentido é interessante observar que os modelos de bicicleta por eles utilizados são variados, sendo as MTb as mais presentes, mas também há espaço para as bicicletas de passeio. O lazer que ocorre é revolucionário, pois apesar das diferenças de modelos de bicicletas, os espaços construídos pelo e para o lazer parecem diluir o tempo, sendo os momentos vividos democráticos, dando lugar para a brincadeira e a não competição.

f) O cicloturismo de aventura, em maior ou menor grau, está presente em todas as outras formas de se praticar o cicloturismo no CF e está inserido no contexto do Turismo de Aventura. Esse tipo de cicloturismo é regularizado desde 2004 pela Associação Brasileira de Empresas e Turismo de Aventura (ABETA, 2009).

Os cicloturistas aventureiros ou cicloaventureiros praticam um tipo de cicloturismo que vai em busca do desconhecido, que procura aventurar-se por trilhas no CF, afinal, são mais de 1.500 Km; procuram conhecer as estradas vicinais e acabam descobrindo lugares que dificilmente outro tipo de cicloturista iria se arriscar, sendo necessário sair do ramal principal.

Uma característica marcante dos cicloaventureiros é que não estão preocupados com o tempo, embora a velocidade, muitas vezes, esteja presente na prática. Eles não se incomodam se vão continuar o percurso pelo CF ou se vão pegar algum atalho, pois o mais importante é justamente o elemento surpresa. A barraca iglu, um tipo de barraca para até duas pessoas, e o *bikepacking* são objetos característicos deste tipo de cicloturismo. A aventura está justamente em não ter uma programação pré-determinada ou um roteiro que deve ser seguido. Alguns cicloturistas consideram este tipo de cicloturismo admirável, porém, o classificam como selvagem. Outros, por outro lado, dizem que este é um tipo “raiz” de cicloturismo, pois envolve acampamento em áreas remotas e liberdade de deslocamentos.

g) O organizador de passeios de cicloturismo, geralmente, é um cicloturista amador. Comumente é um grande incentivador do cicloturismo que gosta de pedalar e organizar roteiros para passeios cicloturísticos, tornando-se um fomentador de uma importante atividade de lazer para pessoas da região. O CF acaba atraindo muitos desses organizadores que podem ser classificados de duas formas: profissionais e amadores.

Os organizadores de passeios profissionais contam com empresas estabelecidas. São donos ou funcionários de agências de turismo regulamentadas. As agências oferecem seguro, que cobre indenização em caso de acidentes, carro de apoio, guias de cicloturismo e mecânicos de bicicleta. Embora sejam encontradas no CF, ainda são minoria, uma vez que o alto custo é um empecilho para a sua democratização. Já os organizadores de passeios amadores são os mais comuns de serem encontrados. Geralmente são donos de loja de peças ou oficinas mecânicas de bicicleta, possuem CNPJ e assumem todos os riscos da organização dos passeios. Alguns contratam seguro contra acidentes, outros não se preocupam com isso e arriscam a sorte no guiamento.

No geral, os cicloturistas amadores começam organizando passeios voluntariamente, por amor ao cicloturismo. Com o tempo, no entanto, começam a perceber os ganhos e os riscos em organizar passeios, principalmente no que dizem respeito aos acidentes. Eles acabam promovendo a experiência do cicloturismo em grupo e procuram pautar-se por sentimentos como solidariedade, alegria e sofrimento físico, além de necessidades básicas, como alimentação e hidratação.

## Tipos de Bicicletas pelo CF

Segundo o glossário disponível nos Dados do Setor Duas Rodas - 2020 da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares – ABRACICLO (GONÇALVES; OLIVEIRA, 2020), os modelos de bicicleta podem ser divididos em: brinquedos, bicicletas destinadas ao público infantil (entre 2 e 8 anos), com monomarcha, aro entre 10 e 16 polegadas com poucos raios e nylon; infante-juvenil (entre 8 e 15 anos), aro entre 20 e 26 polegadas; *mountain bike* (público adulto), aro entre 26 e 29

polegadas, quadros com suspensão e amortecedores frontais (usadas em trilhas e terrenos acidentados); *speed* (público adulto), aro de 700 milímetros, pneus *slick*, ou seja, estreitos, quadro e garfo sem amortecedores e bicicleta utilizada para competição ou performance de asfalto; *lazer*, oferecem conforto com posição para pilotar, deixando o ciclista mais elevado, pneus *slick* e *semi-slick*, para-lama e luzes de segurança; mobilidade, bicicletas utilizadas em cidades, podendo ser dobráveis e com aro de 700 milímetros, possuem para-lamas, bagageiro, pneus *slick* e *semi-slick*, selim (banco) mais confortável, geralmente acolchoado e possuem luzes de segurança.

No CF, como vem sendo tido, os modelos de bicicleta utilizados pelos cicloturistas são variados. No geral, as bicicletas de *Mountain bike (MTb)* ou bicicletas de montanhas são as mais utilizadas, com predominância do aro 29 em relação ao aro 26. Na sequência, as bicicletas urbanas, geralmente modelos inspirados nas clássicas bicicletas Barra Forte e Barra Circular, são as mais utilizadas, e, por fim, em menor quantidade, as bicicletas elétricas.

As bicicletas *MTb* observadas têm se destacado por se apresentarem como modelos novos e nacionais, indo ao encontro dos dados de 2019, por exemplo, fornecidos pela ABRACICLO, ou seja, a Região Sudeste consome 56,8% de todas as bicicletas do país, totalizando 510.474 unidades.

As bicicletas urbanas são mais escassas se comparadas em relação às *MTbs* e quando são avistadas geralmente são cicloturistas que estão indo pagar promessa, ou seja, são bicicletas pesadas, sem marcha e com aerodinâmica nada propícia para o CF. Elas são incorporadas por alguns cicloturistas como parte da penitência do sofrimento a ser cumprida durante o percurso. Por outro lado, muitas bicicletas urbanas, tais como modelos Barra Forte e Barra Circular, ainda são muito utilizadas por trabalhadores da zona rural e da zona urbana (principalmente trabalhadores de fábricas ou que são zeladores de sítios, chácara e fazendas) que também transitam pelo caminho.

As *e-bikes* são bicicletas elétricas que começaram a circular mais recentemente pelo CF, estando mais presente nos últimos dois anos. Geralmente são bicicletas de *MTb*, com aro 29 e preparadas para trilhas. São muito silenciosas e contam, em sua maioria, com pedal assistido, ou seja, enquanto o cicloturista pedala, a força mecânica ajuda a dar força à própria bicicleta e essa economiza a sua própria energia que já está armazenada.

Vale destacar que a economia de bicicletas no Brasil é um complexo sistêmico que envolve diversas atividades econômicas divididas entre o setor de indústria e serviços. A sua composição e organização é dividida em dimensões, sub dimensões e temáticas, que envolvem: cadeia de produção (fabricação de bicicletas e de peças, importação, exportação, serviços, comercialização, reparo e aluguel), políticas públicas (infraestrutura cicloviária, serviços públicos e bicicletários públicos e privados), transporte (bicicleta para fins pessoais e comerciais), atividades afins (mobilidade por bicicleta, cicloativismo) e benefícios (saúde pública, qualidade do ar, clima e energia) (ANDRADE; GUTH, 2018).

A produção de bicicletas dá uma dimensão do complexo sistêmico das atividades econômicas no setor de fabricação e no oferecimento de serviços, o que nos ajuda a compreender como a temática do ciclismo em geral vem se desenvolvendo entorno do artefato bicicleta. Além disso, explica um pouco a maior opção por bicicletas urbanas e de MTb para o cicloturismo no CF, o que quer dizer que na falta de bicicletas preparadas e adaptadas para o cicloturismo essas são utilizadas, lembrando que as bicicletas de Mtb, mesmo que preparadas para enfrentarem todo tipo de terreno, não são apropriadas para o acoplamento bagagens e outros acessórios que requerem uma ciclovagem.

Atualmente, o Brasil é o quarto produtor mundial de bicicletas, com aproximadamente 4 milhões de unidades (2021) por ano (SARAGIOTTO, 2021). No ano de 2019, somente o Polo Industrial de Manaus, o maior do país, produziu quase um milhão de bicicletas (GONÇALVES; OLIVEIRA, 2020, p. 48), totalizando 919.924 unidades, das quais 47,5%, eram *Mountain bikes*; 36,7% bicicletas urbanas; 14,5% bicicletas infanto-juvenil; 1,0% bicicletas de estrada (*speed*); 0,3% bicicletas elétricas (*e-bike*) (GONÇALVES; OLIVEIRA, 2020). Como pode ser observar, as bicicletas utilizadas no CF se aproximam desses dados, ou seja, as MTb são as mais utilizadas (aro 29 e 26, respectivamente), seguidas pelas bicicletas de passeio e, por fim pelas bicicletas elétricas. Quanto às bicicletas de passeio, destaca-se que são mais usadas pelos moradores do CF e seu entorno, o que demonstra a apropriação do CF para o lazer.

Segundo a Aliança Bike, no Brasil, em pesquisa realizada entre 40 associados do setor, entre 15 de junho e 15 de julho de 2020, houve um crescimento no segmento de bicicletas de 118%, se comparado com o ano de 2019 (SARAGIOTTO, 2021). Estes dados demonstram que o crescimento dos segmentos de bicicletas no país pode revelar, mediante realização de estudos mais detalhados, que os modelos de bicicletas, associados às motivações, nos dão pistas importantes sobre as formas de viajar dos cicloturistas, como este trabalho expressa ao estudar o cicloturismo no CF.

## Formas de Cicloviajar no CF

Existem três formas de praticar o cicloturismo no CF: cicloturismo solo, quando o cicloturista está percorrendo-o sozinho; cicloturismo em dupla, quando o cicloturista está acompanhado; e cicloturismo em grupo, quando cicloturistas estão em grupo acima de duas pessoas. Nessas três formas de se pedalar eles podem contar ou não com carro de apoio, o que implica em carregar ou não as bagagens na bicicleta e, conseqüentemente, comprometendo ou não o ritmo que o pedal irá ter, podendo ser mais rápido (sem bagagem) ou mais devagar (com bagagem).

As formas de pedalar, os tipos de bagagem e as formas de apoio afetam diretamente as experiências no CF e determinam, em grande medida, os tipos de cicloturismo realizados, bem como os propósitos dos cicloturistas se relacionarem com as bicicletas e

com o caminho em si. Por isso é importante conhecer os aspectos técnicos e práticos que cada forma de pedalar envolve.

Entre as formas de pedalar dos 27 cicloturistas entrevistados, por exemplo, mescla-se em todas elas a opção de carregar ou não a bagagem, ter ou não carro de apoio, usar roupas próprias para o cicloturismo ou não, ter uma boa bicicleta ou qualquer bicicleta. O que está em jogo, então, é como o tipo de pedal, ou seja, a maneira de percorrer a ciclovagem irá afetar a percepção do caminho.

A partir daí foi possível entender que o cicloturismo que vem sendo praticado no CF possui contornos próprios que irão se desdobrar, também, na influência das motivações dos cicloturistas. Quer dizer, por exemplo, um cicloturista solo, católico, que esteja pagando promessa, pode optar em percorrer o CF com uma bicicleta rústica de passeio carregada de bagagem, sendo essa uma forma de penitência. Ao mesmo tempo um cicloturista solo, católico, pode estar envolvido em percorrer o CF em alta velocidade com uma bicicleta de última geração, sem bagagem, para percorrê-lo no menor tempo possível. Como também um cicloexcursionista, que realiza passeios, conhece o entorno do caminho como trilhas e atalhos, pode optar por bicicleta mais leve, sem bagagem, para adentrar lugares mais estreitos, como matas fechadas em busca de cachoeiras. Ainda, o cicloturista-turista, cuja motivação concentra-se na própria ciclovagem para conhecer lugares (monumentos, museus etc.) e pessoas, pode optar por bicicleta com alforjes para carregar bagagem e realizar paradas longas.

Em relação às formas de carregar a bagagem da ciclovagem, observa-se ao longo do CF, entre os cicloturistas, três formas, sendo: por meio de mochila, alforje ou *bikepacking*.

Como mochila entende-se um saco de tecido sintético, preso às costas, seguro por alças ou correias, geralmente utilizado para carregar material escolar ou transportar objetos de uso pessoal (HOUAISS, 2001). No cicloturismo elas são utilizadas para carregar roupas, ferramentas, câmara de ar e pequenas peças de reposição de bicicletas. O alforje é um tipo de mochila bagageira que geralmente vai preso em estruturas metálicas junto à roda de trás da bicicleta, podendo também vir na roda da frente. Já o *bikepacking* é uma pequena bolsa para carregar bagagem que tem o formato de um charuto e que vai preso embaixo do banco da bicicleta, amarrado ao canote, tubo que sustenta o selim ou banco. Ele fica suspenso na parte de traz da bicicleta.

As três formas de bagagem interferem na aerodinâmica da bicicleta e no equilíbrio do cicloturista, afetando a ciclovagem. Vele ressaltar que a ergonomia está presente na constituição dessas bagagens, sendo utilizadas para facilitar o ato de pedalar. Uma regra ergonômica fundamental é que a bagagem deve equilibrar peso, forma e proporções para dar flexibilidade ao corpo, permitindo ao sistema de músculos e esqueletos a adaptação e mobilidade às posturas corporais, mantendo a estrutura de saúde (IIDA, 1990; RIO, 1999). Por exemplo, o guidão da bicicleta deve ter medidas aproximadas à largura dos ombros e esta medida irá determinar a largura que o bagageiro deve corresponder (MARIÑO; MORAES; PEQUINI, 2015).

Muitos cicloturistas do CF escolhem a bagagem para suas bicicletas por questões estéticas, por possuírem o selo da marca x ou y, a cor w, e não pela função fisiológica e postural que o corpo será acometido conjuntamente com as condições técnicas da bicicleta. A estética de uma mochila, de um alforje ou de um *bikepacking* não significa, necessariamente, conforto para o cicloturista, todavia muitas vezes a função simbólica da bagagem é o que se destaca como apelo emocional, ou seja, ter a bagagem disposta dessa ou daquela maneira é uma forma de se identificar como cicloturista. As bagagens dos cicloturistas são, portanto, objetos concretos que expressam simbolicamente formas existenciais de pedalar que se relacionam com o CF; elas dizem sobre o tipo de cicloturismo praticado e sobre o cicloturista.

A forma mais comum e usual que os cicloturistas carregam a bagagem no CF é a mochila nas costas. Atualmente há uma variedade de tipos de mochilas, mas a grande maioria é do tipo alpinista, com “alças que se apoiam entre os ombros, fazendo com que o material carregado seja apoiado na coluna torácica” (GALVÃO, 2012, p. 32). Algumas possuem cintas que circundam o tronco e fecham próximo ao abdômen.

A segunda forma é através do alforje, que é excelente para carregar bagagem, principalmente em planícies, como praias e rodovias asfaltadas. Na zona urbana, nas grandes cidades, por exemplo, são muito bons de serem utilizados, carregam várias coisas que o cicloturista julga necessário. Para o CF, no entanto, não são os mais indicados, pois como o solo é muito acidentado, com muitas curvas, subidas e descidas íngremes, esse tipo de bolsa fica jogando a traseira da bicicleta de um lado para outro. Além disso, mesmo em baixa velocidade, incomoda pelo peso (o alforje mais a estrutura metálica de suporte) e pelo volume. Muitos cicloturistas, mesmo àqueles que já têm o costume de utilizá-los em outras situações, se arrependem de optar pelo alforje para ciclovijar pelo CF.

A terceira forma de carregar a bagagem, e a mais rara, é através da utilização do *bikepacking*. Conta-se nos dedos os cicloturistas que o utiliza. Geralmente o *bikepacking* tem capacidade de carga entre 10 e 12Kg de roupas. A vantagem de sua utilização é que, primeiramente, carrega-se apenas o absolutamente necessário e a segunda é que ele não joga a traseira da bicicleta para os lados durante as curvas. O hábito do uso do *bikepacking* é ainda muito recente no Brasil e está associado àqueles cicloturistas que precisam de espaço na bicicleta para carregarem no seu quadro barraca de *camping*.

Mimeticamente, os cicloturistas compreendem que assim como na vida, deve-se carregar apenas o que é absolutamente importante na bagagem. Esta percepção é amplamente repetida no CF, porém, em uma percepção mais prática, o que existe é a interação da tecnologia com a vivência experimentada no espaço, propiciada pelas sensações promovidas pelo cicloturismo. Ademais, a experiência em carregar muita bagagem em uma rota de peregrinação, como o CF, pode estar relacionada algumas vezes a questões, como penitência, fé e religiosidade, mas em sua maioria trata-se de inexperiência.

A experiência da cicloviação permite perceber que a bagagem interfere no desempenho físico, tão necessário nessa atividade, e esta percepção evoca o ensinamento de que “menos é mais”. Mas nem sempre é o que ocorre, a mochila, como visto, pode carregar menos bagagem, porém pode ser um empecilho. Os alforjes podem carregar muita bagagem, porém interferem na aerodinâmica. O *bikepacking* não interfere na aerodinâmica, porém reduz a bagagem. O que se constata, então, é que o importante são as experiências adquiridas que envolvem o ato de cicloviação.

Se o ato de viajar foi um dos legados da modernidade, as ciclovias são a cereja do bolo da contemporaneidade, porque, para além das viagens do consumo de massa, a bicicleta tem promovido ciclovias mais autônomas, com bem-estar, qualidade de vida, saúde e direcionamento a um sentido para a vida. O ciclovianista vai em direção a um novo perfil de viajante que é apontado por Trigo (1998), ou seja, que procura experimentar novos estilos de viagem, mais soltas e livres, em contato com outros seres humanos.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho, a partir do estudo das motivações dos cicloturistas para percorrer o CF, das bicicletas por eles utilizadas e das formas como cicloviam, apresenta particularidades do cicloturismo realizado nesse caminho, colaborando para a compreensão do cicloturismo no Brasil, tema ainda pouco tratado nas pesquisas.

Ao dar centralidade ao cicloturismo, aborda uma atividade ainda pouco abordada, que envolve uma maneira própria e particular de vivenciar ciclovias, atividade turística e de lazer, predominantemente ao ar livre, conquistadas pelo uso das bicicletas.

Ao tratar sobre o cicloturismo no CF trata da principal forma de percorrer o caminho, ainda não privilegiada em outros estudos; mais ainda, aborda aspectos, como as bicicletas utilizadas e as formas de carregar as bagagens, fundamentais para compreender essa prática, uma vez que impactam diretamente a experiência.

As motivações dos cicloturistas estão relacionadas ao tipo de bicicleta. Assim, por exemplo, um cicloturista motivado pela fé, pode escolher uma bicicleta de passeio como forma de pagamento de promessa; da mesma forma um que cicloturista motivado pela aventura ou turismo, pode escolher uma bicicleta com alta tecnologia, qualificando de determinada forma a experiência. Além da bicicleta, as formas de viajar, com muita ou pouca bagagem, correndo em velocidade, turística, contemplativa etc., são elementos que compõem as motivações. Sendo assim, motivações, bicicletas e formas de viajar são elementos que dizem muito sobre o tipo de cicloturismo praticado e o tipo de cicloturista que o pratica.

A dimensão do lazer, presente nas várias categorias de cicloturistas, consequentemente cicloturismos, como nas cicloexcursões, nas cicloaventuras, nos passeios cicloturísticos e nas cicloromarias, é mais predominante em uns do que em outros.

O lazer experienciado em meio à vivência do cicloturismo nos espaços e tempos do CF possibilita às várias categorias de cicloturistas experimentarem sensações de liberdade, de contato com a natureza em interações com os elementos naturais, vivencarem diferentes formas de sociabilidade etc.

## REFERÊNCIAS

ABETA - Associação Brasileira de Turismo de Aventura. **Diagnóstico do turismo de aventura no Brasil**. Belo Horizonte: Editora dos Autores, 2009.

ABNT/ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **CB-54 PROJETO 54:003.04-001**: Turismo de Aventura – Terminologia. Rio de Janeiro, 2007.

ANDRADE, V.; GUTH, Guth, D. (Orgs.). **Economia da bicicleta no Brasil**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2018.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Marcos Conceituais**. Brasília: Ministério do Turismo, 2006.

BYRNE, David. **Diário da Bicicleta**. Lisboa: Ed. Quetzal Editores, 2010.

CALVELLI, H. G. A **“Santiago de Compostela” brasileira**: religião, turismo e consumo na peregrinação pelo Caminho da Fé.. Tese (Doutorado). Faculdade de Ciências Sociais da Religião. Universidade Federal de Juiz de Fora, 2006. 196 f

CAMINHO DA FÉ, 2021. Site. Disponível em: <https://caminhodafe.com.br>.

CARMO, Hércules de O.; VALENTE, Tânia Cristina O. Características dos atendimentos a romeiros no Santuário de Nossa Senhora Aparecida, São Paulo, 2011- 2014. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, Brasília, 26(3):493-502, jul-set 2017.

CARVALHO, Francisco Marcello F. de; CORIOLANO, Luzia Neide. O Turismo em Serras e Montanhas Brasileiras – Proposta da Associação das Montanhas Mundialmente Famosas. **Anais... XI Seminário Anual da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo (ANPTUR)**, 2014.

DEENIHAN, G.; CAULFIELD, B. Do tourists value different levels of cycling infrastructure? **Tourism Management**, 46, (C), 92-101, 2015.

DIAS, Reinaldo. O turismo religioso como segmento de mercado turístico. In: DIAS, Reinaldo; SILVEIRA, Emerson José Sena da (Orgs). **Turismo religioso**: ensaios e reflexões. Campinas, SP: Editora Alínea, 2003.

EDRA, F. P. M.; DECASTRO, J.; SALDANHA, L. (Orgs.) **Cicloturismo urbano em foco**. Niterói: FTH/UFF, 2017.

GALVÃO, Suelen Lima. **O uso da mochila escolar e suas possíveis alterações posturais em escolares: um estudo bibliográfico**. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Educação Física). Universidade Federal de Rondônia, Porto Velho, RO, 2012. 43f.

GONÇALVES JÚNIOR, Luiz; CORRÊA, Denise A.; CARMO, Clayton da Silva; ARÉVALO, Sergio Toro. Diarios de bicicleta: processos educativos vivenciados en la Ruta de las Emociones. **Estudios Pedagógicos**, Chile, v. 42, n. 1,323-337, 2016.

GONÇALVES, José Eduardo; OLIVEIRA, Sérgio M. de. (Orgs.). **Dados do Setor Duas Rodas/2020**. São Paulo, 2020.

HOUAISS, Antônio. **Dicionário Houaiss da língua portuguesa** Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

IIDA, Itiro. **Ergonomia: projeto e produção**. São Paulo: Edgar Blucher, 1990.

MARIÑO, Suzi, MORAES, Anamaria, PEQUINI, Paolo. Bicycletas para uso personalizado: Recomendações Antropométricas. *In: Anais... Congresso Brasileiro de Pesquisa e Desenvolvimento em Design, 9º.*, 2010, São Paulo. Disponível em: <https://1library.org/document/qogwdxmxz-bicicletas-para-uso-personalizado-recomendacoes-antropometricas.html>.

MINAYO, M.C. de S.; DESLANDES, S.F.; GOMES, R. **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis: Vozes, 2002.

MOREIRA, Jaqueline Costa C. **Caminho da Fé: pedestrianismo, estados emocionais e reflexões sobre a ambiência**. Dissertação (Ciências da Motricidade). Instituto de Biociências, Universidade Estadual Paulista, São Paulo, Rio Claro, 2007. 262f.

MORENO, Júlio César. **A ação do Santuário Nacional de Aparecida e o fomento do Turismo Religioso**. Tese (Ciências da Comunicação), Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. 136f.

OLIVEIRA, Teresa Cristina D. **Turismo religioso na cidade de Aparecida do Norte: Organização e Motivação**. Monografia (Bacharelado em Turismo). Faculdade de Turismo e Hotelaria, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017. 60f.

OLIVEIRA, V. S.; ANUNCIAÇÃO, V. S. da. A arte do novo Segmento Turístico: Cicloturismo. **Revista Pantaneira**, Aquidauana, MS, v.5, n.1, p. 44-51, jan./jun. 2003.

RIO, R. P. **Ergonomia: fundamentos da prática ergonômica**. Belo Horizonte: Health, 1999.

RELATÓRIO DE ATIVIDADES. Desenvolvido por Almiro José Grings, 2017. Relatório de Atividades da Associação dos Amigos do Caminho da Fé - Águas da Prata. Disponível em: <https://caminhodafe.com.br/ptbr/wp-content/uploads/2018/10/RELATORIO-DE-ATIVIDADE-DE-2017.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2023.

RELATÓRIO DE ATIVIDADES. Desenvolvido por Almiro José Grings, 2022. Relatório de Atividades da Associação dos Amigos do Caminho da Fé - Águas da Prata. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1PR98m8hLXQ-jJ3MCT5P7nJfT6lveGhLR/view>. Acesso em: 20 jul. 2023.

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

SALDANHA, Luiz; PEREIRA, Lorena de F.; BALASSIANO, Ronaldo; FRAGA, Carla C. Lana. Cicloturismo no Planejamento Integrado de Cidades e o Caso da Região Metropolitana de Curitiba. **Revista Turismo em Análise**. v. 31, n. 2, maio/ago., 2020. p.296-315,

SANTAMARINA, Maércio. Igreja apoia "Caminho de Santiago" no país. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 22 dez. 2002. Cotidiano, s.n.

SANTOS, Glauber Eduardo de O.; FAGLIARI, Gabriela Scuta. Peregrinação e Turismo: as novas rotas “religiosas” do Brasil. **Turismo - Visão e Ação**. v. 5, n. 1, jan/abr, 2003.

SARAGIOTTO, Daniela. A economia da bicicleta no Brasil. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 26 jan. 2021. Mobilidade Estadão, s.n. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/a-economia-da-bicicleta-no-brasil/>.

SARTORI, A. Ciclismo e Cicloturismo em Santa Catarina (Brasil): característica, motivações e interesses. **Podium Sport, Leisure and Tourism Review**. v. 10, n. 2, maio/ago, 2021.

SCHETINO, André Maia. **Pedalando na modernidade: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX para o XX**. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008.

SEGOVIA, Yenifer; GRIMM, Isabel J. O cicloturismo na perspectiva da gestão na cidade de Curitiba (PR). *In: Encontro para Desenvolvimento do Cicloturismo*. *In: EDRA, Fátima Priscila M. e CASTRO, Juliana de Castro (Orgs.)*. **Cicloturismo urbano em foco**. Niterói: Faculdade de Turismo e Hotelaria, 2017. p.44-53.

STOPPA, E. A.; ISAYAMA, H. F. (Orgs). **Lazer no Brasil: representações e concretizações das vivências cotidianas**. Campinas: Autores Associados, 2017.

TRIGO, Luiz. G. G. **Sociedade pós-industrial em turismo**. Campinas: Papius. 1998.

VIESTEL, Roberto Marin; ROSA, Maria Cristina. As montanhas no cicloturismo no Caminho da Fé. *In: ROSA, Maria Cristina; SANTOS, Marcone R. da S. e, BONALUME< Cláudia Regina (Orgs.)*. **Coletânea do II Colóquio Interdisciplinar de Estudos do Lazer**. Belo Horizonte: UFMG/EEFFTO, 2021. p. 384-386.