

Roberto Marin Viestel

O CICLOTURISMO NO CAMINHO DA FÉ

Belo Horizonte

Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional da UFMG

2023

Roberto Marin Viestel

O CICLOTURISMO NO CAMINHO DA FÉ

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer da Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do título de Doutor em Estudos do Lazer.

Linha de Pesquisa: Identidade, Sociabilidades e Práticas de Lazer

Orientadora: Profa. Dra. Maria Cristina Rosa

Belo Horizonte

Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional da UFMG

2023

F676v Viestel, Roberto Marin
2023 O cicloturismo no caminho da fé. [manuscrito] / Roberto Marin Viestel – 2023.
258 f.: il.

Orientadora: Maria Cristina Rosa

Tese (doutorado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional.

Bibliografia: f. 222-251

1. Lazer – Teses. 2. Turismo – Teses. 3. Fé – Teses. 4. Religiosidade – Teses. I. Rosa, Maria Cristina. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional. III. Título.

CDU: 379.8

Ficha catalográfica elaborada pela bibliotecária Sheila Margareth Teixeira Adão, CRB 6: n° 2106, da Biblioteca da Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional da UFMG.



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
ESCOLA DE EDUCAÇÃO FÍSICA,
FISIOTERAPIA E TERAPIA OCUPACIONAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
INTERDISCIPLINAR EM ESTUDOS DO LAZER

ATA DA 95ª DEFESA DE TESE DE DOUTORADO ROBERTO MARIN VIESTEL

Às 14h00min do dia 31 de julho de 2023 reuniu-se de modo virtual (online) a Comissão Examinadora de

Tese, indicada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer para julgar, em exame final, o trabalho “O CICLOTURISMO NO CAMINHO DA FÉ”, requisito final para a obtenção do Grau de Doutor em Estudos do Lazer. Abrindo a sessão, a Presidenta da Comissão, Profa. Dra. Maria Cristina Rosa, após dar a conhecer aos presentes o teor das Normas Regulamentares do Trabalho Final, passou a palavra para o candidato, para apresentação de seu trabalho. Seguiu-se a arguição pelos(as) examinadores(as), com a respectiva defesa do candidato. Logo após, a Comissão se reuniu, sem a presença da candidata e do público, para julgamento e expedição do resultado final. Foram atribuídas as seguintes indicações:

Membros da Banca Examinadora	Aprovado	Reprovado
Profa. Dra. Maria Cristina Rosa (Orientadora)	x	
Prof. Dr. César Teixeira Castilho (UFMG)	x	
Prof. Dr. Evandro César Clemente (UFJ)	x	
Prof. Dr. Jairo Antônio da Paixão (UFV)	x	
Profa. Dra. Simone Rechia (UFMG)	x	

Após as indicações a candidata foi considerada: **APROVADO**

O **resultado final** foi comunicado publicamente, para o candidato pela Presidenta da Comissão. Nada mais havendo a tratar a Presidenta encerrou a reunião e lavrou a presente **ATA** que será assinada por todos os membros participantes da Comissão Examinadora.

Belo Horizonte, 31 de julho de 2023.

Assinatura dos membros da banca examinadora:



Documento assinado eletronicamente por **César Teixeira Castilho, Servidor(a)**, em 01/08/2023, às 17:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Maria Cristina Rosa, Coordenador(a)**, em 02/08/2023, às 14:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Jairo Antonio da Paixao, Usuário Externo**, em 04/08/2023, às 09:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Evandro César Clemente, Usuário Externo**, em 04/08/2023, às 11:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Simone Aparecida Rechia Ferreira, Usuário Externo**, em 08/08/2023, às 11:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufmg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **2499490** e o código CRC **14CF3348**.

Referência: Processo nº 23072.210192/2023-17

SEI nº 2499490

Dedico este trabalho a todas as vítimas da COVID-19.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço aos meus pais, José Roberto Viestel e Luzia Marin Viestel, o incentivo espiritual e material para estudar. Agradeço, também, o apoio de meus irmãos, cunhadas e do meu falecido tio Abel do Nascimento Marin.

Agradeço aos meus filhos, Rafael B. G. Viestel e Rodrigo B. G. Viestel. Espero que esta tese desperte em vocês para a difícil, porém gratificante, vida acadêmica.

Agradeço o apoio de minha namorada, Nelsemara Leone de Carvalho, pelo incentivo e carinho.

Agradeço, de coração aberto e com pedidos de desculpas pelo trabalho acadêmico que dei e, às vezes, além do acadêmico (devido à minha teimosia), à minha orientadora Professora Dra. Maria Cristina Rosa. Tudo o que disser aqui será pouco para a eterna gratidão. Acredito que pouquíssimos professores teriam a paciência e a sabedoria da minha orientadora.

Agradeço, também de coração aberto, ao Colegiado do PPGIEL/EEFFTO/UFGM. Muito obrigado, pelas prorrogações, que obtive para a defesa desta tese. A pandemia da COVID-19 deixou sequelas em nosso povo e eu não fui exceção. Tenho a certeza da sensibilidade como os membros do Colegiado me trataram, demonstrando grande compreensão humana. Um agradecimento especial ao secretário Danilo da Silva Ramos, um abraço de irmão!

Agradeço ao IFSULDEMINAS, *Campus* Inconfidentes pela licença obtida para a confecção desta tese. Espero aplicar o conhecimento adquirido em nossa comunidade. Acredito no ensino público, gratuito e de qualidade. Esta tese tem um pouquinho de cada um dos servidores públicos federais e das nossas alunas e alunos. Muito obrigado, pela oportunidade de aprender com vocês. Agradeço, também, aos colegas do IFGOIANO, *Campus* Iporá. Belos passeios de bicicleta foram realizados no Morro do Macaco.

Agradeço, também, a minha formação acadêmica construída na Universidade Federal de Ouro Preto, Universidade Metodista de Piracicaba (especial agradecimento ao professor Dr. Ademir Gebara), Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo (especial agradecimento aos professores Dr. Thiago Allis, Dr. Ricardo Uvinha, Dr. Gláuber Eduardo de Oliveira Santos e Dr. Heros Augusto Santos Lobo) e ao Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas (especial agradecimento ao professor Dr. Archimedes Peres Filho). Agradeço aos professores Ms. Adriana Aparecida de Lima e Dr. Décio Eduardo Mello. Ao professor Dr. Paulo Roberto de Oliveira, da Escola de Veterinária/UFGM (*in memoriam*).

Quero expressar especial agradecimento ao psicólogo Dr. Gabriel Geovanne Rodrigues de Castro Ferreira, por me ouvir em minhas lamentações e me ajudar a me reencontrar; e especialíssimo agradecimento e eterna gratidão à psiquiatra Dra. Maria das Graças M. C. de A. Figueiredo. Às vezes, os anjos aparecem em nosso caminho e, quando o fazem, nos deixam em estado de graça, *gracias!*

Agradeço aos eternos amigos das repúblicas de Ouro Preto/MG, especialmente aos piratas da Nau Sem Rumo e às bicudas da Bico Doce, e aos amoitados das Moitas, Mariana/MG.

Por fim, um agradecimento aos cicloturistas, que deram entrevista para esta tese. A todos e todas vocês, a minha eterna gratidão. Grande abraço a Antônio Olinto e Rafaela Asprino!

“É sendo-no-mundo que o Homem constrói suas verdades, orienta seus comportamentos e sua disposição para o encontro com os seres. A relação que o ser estabelece com o mundo constitui a sua identidade, o que possibilita a compreensão de seu ser, de onde se localiza e o que pretende. O ser e o mundo constituem uma estrutura originária inseparável, que mantém a unidade. Existe, no entanto, a possibilidade de se visualizar e descrever o ser-no-mundo em seus vários momentos significativos” (HASHIMOTO, 1998, p. 41).

RESUMO

O objetivo desta tese de doutorado é compreender o cicloturismo que ocorre no Caminho da Fé (CF), uma rota de peregrinação de 324 Km que tem início em Águas da Prata/SP, atravessa os Estados de São Paulo e Minas Gerais e finaliza no Santuário de Nossa Senhora Aparecida, em Aparecida/SP. Anualmente o santuário atrai milhões de fiéis; destes, o CF atrai milhares, sendo que mais de vinte mil são de cicloturistas. Procuramos compreender como vem ocorrendo o cicloturismo neste caminho (quem o realiza, as motivações para as ciclovias, quais percursos realizam e como o fazem); qual o lugar que a paisagem ocupa e como os cicloturistas as percebem; quais as relações que os cicloturistas estabelecem com os espaços; como o lazer se expressa no contexto do CF; e, por fim, como o cicloturismo vem se desenvolvendo. Esta pesquisa foi realizada através de abordagem qualitativa; revisão bibliográfica; e, ciclovias *in loco* com mais de 5.000 Km percorridos no CF para observação entre os anos de 2019 e 2022 (antes, durante e “após” a pandemia da COVID-19). Os instrumentos de coleta de dados foram: diário de pesquisa de campo; *smartphone* (captura de voz e imagens); e, entrevista semiestruturada; foram entrevistados 27 cicloturistas. A bicicleta utilizada foi uma TSW *Super Light Alloy, Mountain bike Frame, Aluminium, aro 29, freios à disco e hidráulicos*. Os resultados da pesquisa evidenciaram que a prática de lazer do cicloturismo envolve algumas características particulares, tais como: preparação física dos cicloturistas; preparação e manutenção da bicicleta; infraestrutura do CF; e, os diferentes tipos de práticas de cicloturismo. As ciclovias revelaram que as motivações dos cicloturistas estão ligadas à fé, mas, também, a motivos que vão além da fé, como o turismo, as excursões, a aventura do desconhecido e a própria ciclovias. Os resultados também indicaram o despertar de relações sensíveis dos cicloturistas em relação à geograficidade do caminho, em uma experiência de realidade geográfica em que as montanhas se mostraram elementos que afetam os órgãos dos sentidos, dando singularidade ao CF e possibilitando a experimentação de uma geografia sensória. Ainda, descobrimos que os lugares e os espaços afetam sentimentalmente os cicloturistas e dão singularidade simbólica a um caminho que vai muito além da fé ou das coisas ligadas ao sagrado, vai em direção a relações afetivas que são possibilitadas pelo lazer em cima de uma bicicleta.

Palavras-chave: Lazer; Caminho da Fé; Cicloturismo; Geograficidade; Montanhas.

ABSTRACT

The objective of this doctoral thesis is to understand the cycle tourism that takes place on the Caminho da Fé, a 324 km pilgrimage route that begins in Águas da Prata/SP, crosses the States of São Paulo and Minas Gerais and ends at the Sanctuary of Our Lady Aparecida, in Aparecida/SP. Annually the shrine attracts millions of faithful; of these, the CF attracts thousands, with more than twenty thousand being tourists. We try to understand how cycle tourism has been taking place on this path (who does it, the motivations for cycle trips, which routes they take and how they do it); what place does the landscape occupy and how cycle tourists perceive it; what are the relationships that cycle tourists establish with spaces; how leisure is expressed in the context of CF; and, finally, how cycle tourism has been developing.

This research was carried out using a qualitative approach; literature review; and, on-site cycle trips with more than 5.000 Km traveled in CF for observation between the years 2019 and 2022 (before, during and « after » the COVID-19 pandemic). The data collection instruments were: field research diary; smartphone (voice and image capture); and, semi-structured interview; 27 cycle tourists were interviewed. The bicycle used was a TSW Super Light Alloy, Mountain bike Frame, Aluminum, 29 rim, disc and hydraulic brakes. The research results showed that the leisure practice of cycle tourism involves some particular characteristics, such as: physical preparation of cycle tourists; bicycle preparation and maintenance; CF infrastructure; and, the different types of cycle tourism practices. The cycle trips revealed that the cycle tourists' motivations are linked to faith, but also to reasons that go beyond faith, such as tourism, excursions, the adventure of the unknown and cycle travel itself. The results also indicated the awakening of sensitive relationships of cycle tourists in relation to the geography of the path, in an experience of geographic reality in which the mountains proved to be elements that affect the organs of the senses, giving uniqueness to the CF and allowing the experimentation of a sensorial geography. Furthermore, we discovered that places and spaces affect cyclotourists sentimentally and give a symbolic uniqueness to a path that goes far beyond faith or things connected to the sacred, it goes towards the affective relationships that are made possible by leisure on top of a bicycle.

Keywords: Leisure; Path of Faith; Cycling tourism; Geographicity; Mountains.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Ramal Principal do Caminho da Fé	18
Figura 2: Ramais do Caminho da Fé	20
Figura 3: Bolsa de guidom	41
Figura 4: Bolsa de quadro	41
Figura 5: <i>Bikepacking</i>	41
Figura 6: <i>Kit</i> de roupas	41
Figura 7: Estação de trem em Águas da Prata/SP	47
Figura 8: Praça em frente à Igreja Matriz de Ouro Fino/MG	47
Figura 9: Corredor externo da Basílica de Aparecida	53
Figura 10: Lateral Sul da Basílica de Aparecida	54
Figura 11: Rampa de acesso para visitação � imagem da santa	54
Figura 12: �rea externa da Basílica de Aparecida	57
Figura 13: Van de apoio	84
Figura 14: Carro de apoio 4x4	84
Figura 15: Atrativo turístico Menino da Porteira	86
Figura 16: Glossário – Bicicletas	100
Figura 17: Bicicleta TSW aro 29/27V.....	102
Figura 18: Bicicleta Caloi Terra aro 26 – 21V	102
Figura 19: Bicicleta Caloi Barra Forte	103
Figura 20: Bicicleta Barra Circular Monark	103
Figura 21: Bicicleta elétrica GTSM1 – aro 29 – 350 Watts	104
Figura 22: Cicloturistas carregando mochila nas costas	106
Figura 23: Bicicleta com alforjes nas partes dianteira e traseira	107
Figura 24: Bicicleta com <i>Bikepacking</i> preso na traseira da bicicleta	109
Figura 25: Capacete de bicicleta com proteção facial	109
Figura 26: Poste com seta amarela	117
Figura 27: Placa com seta amarela	117
Figura 28: Seta amarela pintada atrás de placa de trânsito (�guas da Prata/SP)	118
Figura 29: Quil�metros até Aparecida/SP	118
Figura 30: Divisa de municípios	118
Figura 31: �gua potável	119
Figura 32: Seta amarela e seta marrom (Ouro Fino/MG)	120

Figura 33: Tocos do Moji/MG e Estiva/MG	121
Figura 34: Placa de incentivo	121
Figura 35: Ponto de apoio	122
Figura 36: Ducha externa	122
Figura 37: Gruta com água	122
Figura 38: Ponto de apoio	123
Figura 39: Ponto de apoio	123
Figura 40: Ponto de apoio	123
Figura 41: Bandeiras de cicloturistas e peregrinos	123
Figura 42: Cavalete mecânico para bicicleta	124
Figura 43: Capela da Troca em Estiva/MG	125
Figura 44: Capela Sagrado Coração de Jesus (Águas da Prata/SP)	126
Figura 45: Oratório de São Bento (Estiva/MG)	127
Figura 46: Gruta N. Sra. de Lourdes	127
Figura 47: Gruta São Francisco Xavier (Tocos do Moji/MG)	127
Figura 48: Bacia turca ou banheiro de roça	133
Figura 49: Van com carreta <i>transbike</i>	142
Figura 50: Mulheres cicloturistas de Poços de Caldas/MG	145
Gráfico 1: Altimetria do Ramal Principal do CF	20
Quadro 1: Diagnóstico de infraestrutura básica urbana (banheiro) para o cicloturismo	134
Quadro 2: Respostas dos cicloturistas	156

LISTA DE SIGLAS

AACF - Associação dos Amigos do Caminho da Fé
ABBOF - Associação Banco do Brasil de Ouro Fino
ABETA - Associação Brasileira de Empresas e Turismo de Aventura
ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas
ABRACICLO - Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares
ALIANÇA BIKE - Associação Brasileira do Setor de Bicicletas
BA - *Bike Anjo*
BICITALIA - Rede Nacional Italiana
BPMI - Batalhão da Polícia Militar do Interior
CAPES - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CAR - Centro de Apoio ao Romeiro
CCB - Clube de Cicloturismo do Brasil
CF - Caminho da Fé
COEP - Comitê de Ética em Pesquisa
COVID-19 - (Co)rona (Vi)rus (D)isease – 19 referente ao ano 2019
CPSMG - Circuito Pedal Sul de Minas Gerais
CTB - Código de Trânsito Brasileiro
EDC - Rede Dinamarquesa de Ciclovias
EEFE - Escola de Educação Física e Esporte
EUROVELO - Rede Europeia de Ciclovias
FBB - Fundação Banco do Brasil
FFB - *Fédération Française de Cyclotourisme*
FGC - Federação Goiana de Ciclismo
IFSULDEMINAS - Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sul de Minas
JCB - *Jeep Club* do Brasil
MTb - *Mountain bike*
MTur - Ministério do Turismo
OMS - Organização Mundial da Saúde
OMT - Organização Mundial do Turismo
OPEN LIBRARY - Biblioteca Aberta

PLANETT - Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo do Programa de Engenharia de Transportes

REDE EuroVelo - Rede Europeia de Ciclovias

RMSP - Região Metropolitana de São Paulo

RNCRU - Rede Nacional de Ciclovias do Reino Unido

RIO-92 - Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento

RONCAM - Rondas Ostensivas com Apoio de Motocicleta

SciELO - Biblioteca Eletrônica Científica *Online*

SETUR - Secretaria de Estado de Turismo de Minas Gerais

SM - Serra da Mantiqueira

SNUC - Sistema Nacional de Unidades de Conservação

TCLE - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

UCI - União Ciclística Internacional

UC - Unidade de Conservação

UERJ - Universidade do Estado do Rio de Janeiro

UFMG - Universidade Federal de Minas Gerais

UNITAU - Universidade de Taubaté

UTI - Unidade de Terapia Intensiva

USP - Universidade de São Paulo

VIVA - Sistema de Vigilância de Violências e Acidentes

ZOOM - *Zoom Cloud Meet*

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	17
2 METODOLOGIA	31
2.1 Preparação física	37
2.2 Preparação da bicicleta	39
2.3 Cicloturistas da pesquisa	42
2.4 Dia a dia no campo em tempos de pandemia	45
3 O CICLOTURISMO NO CF	60
3.1 Sobre o cicloturismo	60
3.2 Turismo e cicloturismo	75
3.3 Bicycletas e acessórios	99
3.4 Infraestrutura para o cicloturismo	113
4 PEDALANDO NO CF: EXPERIÊNCIAS NA CICLOVIAGEM	135
4.1 Tipos de cicloturismo	135
4.2 Tipos de cicloturistas a partir de suas motivações	153
5 CICLOTURISTAS E RELAÇÕES COM A NATUREZA	172
5.1 Geograficidade no CF: espaço, lugar e paisagem	172
5.2 Os sentidos corporais	178
6 CONCLUSÃO	214
REFERÊNCIAS	217
APÊNDICES	
Apêndice I – Planejamento de uma cicloviagem	246
Apêndice II – Roteiro de entrevista para os cicloturistas	249
Apêndice III – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido	250

1 INTRODUÇÃO

No Brasil, desde os anos 2000, houve um aumento significativo no número de pessoas, de diferentes partes do País, que têm se dedicado a realizar peregrinações religiosas (Steil; Carneiro, 2008). Diversos motivos são apontados para explicar esse fenômeno, como: ideário de aperfeiçoamento pessoal; treinamento físico para realizar o caminho em Santiago de Compostela, na Espanha¹; necessidade de reviver, em terras brasileiras, experiências vividas em terras espanholas (Steil; Carneiro, 2008); busca pela transformação interior; e compartilhamento da experiência em grupo ou para fazer turismo (Calvelli, 2006).

Inspirados no Caminho de Santiago de Compostela, vários caminhos religiosos foram criados no País, como: o Caminho Passos de Anchieta/ES, em 1998 (ABAPA, 2021); o Caminho das Missões/RS, em 1999 (Caminho das Missões, 2021); o Caminho da Luz/MG, em 2001 (Caminho da Luz, 2021); o Caminho do Sol/SP, em 2001 (Caminho do Sol, 2021); e o Caminho da Fé/SP/MG, em 2003 (Caminho da Fé, 2021; STEIL, 2003). Mais recentemente, outros caminhos foram criados, como: o Caminho da Prece/MG, em 2007 (Caminho da Prece, 2021); o Caminho de Nhá Chica/MG, em 2019 (Caminho de Nhá Chica, 2021); e o Caminho das Capelas de Inconfidentes/MG, em 2021 (Jornal Panorama Minas, 2021). Tem-se observado nesses caminhos um turismo religioso² (Steil, 2003) com motivações, que vão de encontro às peregrinações como manifestação de fé e religiosidade e, ao mesmo tempo, como expressão cultural de turismo e lazer.

O Caminho da Fé (CF), foco deste estudo, é um percurso de turismo religioso, cujo principal atrativo é o Santuário Nacional de Nossa Senhora da Conceição Aparecida³,

¹ O Caminho de Santiago de Compostela é uma rede de rotas de peregrinação de aproximadamente 800 km. Ele tem início em St. Jean-dePort, 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, partiam para reverenciar as relíquias sagradas do Apóstolo Santiago Maior (Mendes, 2009; Reis 2007; Veloso, 2007).

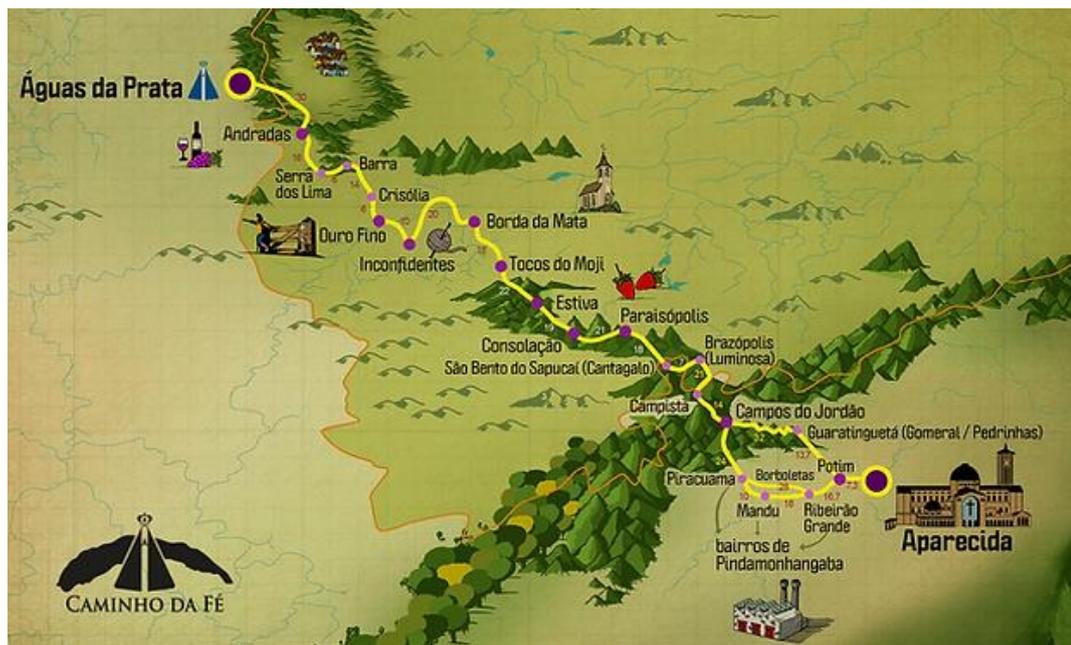
² Entende-se por turismo religioso a “antiga prática social renomeada agora, em tempos de globalização e desterritorialização, [que] constitui-se em visitar lugares considerados sagrados, usando-se estrutura de hospedagem” (Silveira, 2007, p. 36),

³ Aparecida 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 uma estátua. A partir daí, relata-se que tiveram uma pescaria fértil, atribuindo o sucesso desta à imagem achada. A imagem, por sua vez, ficou guardada na casa de um dos pescadores e tamanha era a peregrinação para visitá-la, que, em 1745, foi construída uma Capela no Morro dos Coqueiros. A história da santa se popularizou com o passar do tempo, atraindo cada vez mais pessoas. No ano de 1834, a Igreja Católica incorporou o culto à Aparecida e construiu a primeira igreja, conhecida como Basílica Menor de Aparecida (Santos, 2003) ou Igrejinha de Aparecida, como se referem os aparecidenses. No ano de 1904, Nossa Senhora foi proclamada rainha do Brasil (Moreno, 2009); em 1929, o Papa Pio X a proclamou padroeira do Brasil (Santos,

Complexo Turístico Religioso com uma área de 1.352.765 m² e 142.865 m² de construção. A Basílica possui 72.000 m² com vários pavimentos, arcada, tribuna (sul), 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 e um estacionamento com vagas para 2.000 ônibus, 24 *trailers*, 3.000 carros, 602 motos e 526 vagas para bicicletas (Carmo; Valente, 2017; Santos, 2014).

Com início em Águas da Prata, no Estado de São Paulo, o CF atravessa 08 municípios e 06 distritos na Mesorregião Sul/Sudoeste de Minas Gerais (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) e finaliza novamente no Estado de São Paulo (Caminho da Fé, 2021) (Figura 1).

Figura 1 – Ramal Principal do Caminho da Fé



Fonte: <https://caminhodafe.com.br/ptbr/blog/2017/02/16/ramal-aguas-da-prata-aparecida/>



2003); em 1930, o Estado brasileiro à consagrou padroeira. Por fim, no ano de 1955 iniciou-se, no Morro das Pitas, a construção, até hoje não terminada, da Basílica Nova (Moreno, 2009), dando origem ao Santuário Nacional de Nossa Senhora Aparecida.

A partir de Campos do Jordão/SP, ele adentra o estado de São Paulo em uma travessia na Serra da Mantiqueira (SM). Nesse trecho, há duas opções a serem seguidas: a rota de Pindamonhangaba/SP e a rota de Guaratinguetá/SP. Posteriormente, elas se reencontram em Potim/SP e, daí, o Caminho segue até Aparecida/SP.⁴

A rota de Pindamonhangaba/SP foi a primeira rota traçada no CF e ela ocorre por movimentada rodovia. Esse trecho, também, se divide em duas outras rotas a partir de Piracuama/SP: a rota das Borboletas e a rota do Mandu, que se reencontram no bairro Ribeirão Grande, em Pindamonhangaba/SP. Já a rota de Guaratinguetá/SP foi criada como uma opção para desviar da rodovia da rota original. Ela ocorre por estradas de terra e tem o sugestivo nome de Pedrinhas devido ao fato de ser uma estrada muito íngreme, com muitas rochas⁵ soltas, sendo muito perigosa para circulação em dias de chuva.

O ramal principal do CF totaliza 324 km, sendo a sua maior parte compreendida por estradas de terra, e possui uma altitude média de 1.000 m (Gráfico 1). Além disso, conta com mais de 1.500 km de trilhas e estradas vicinais (Caminho da Fé, 2021). Todavia, ele possui várias opções de locais de partida designados como ramais secundários e é constituído por uma rede de rotas de peregrinação com mais de 970 km de extensão distribuídos em 15 ramais⁶, cujo destino é a Basílica de Aparecida (Caminho da Fé, 2021) (Figura 2).

⁴ Nesta pesquisa, o ramal principal foi percorrido por estrada de terra, pela rota de Guaratinguetá/SP, uma vez que a rota de Pindamonhangaba/SP ocorre por uma perigosa rodovia com alto fluxo de veículos.

⁵ Rocha: agregado natural formado por um ou mais minerais (essenciais e acessórios), podendo eventualmente conter vidro vulcânico, matéria orgânica ou fragmentos rochosos, constituindo parte essencial da crosta terrestre. De acordo com sua origem e peculiaridades as rochas podem ser classificadas em ígneas, metamórficas e sedimentares (BARROS, 2006, p.108).

⁶ Os ramais do CF, incluindo o ramal principal, são: Ramal Caldas (Caldas/MG), Ramal Centro Paulista (Borborema/SP; atualmente saindo de São José do Rio Preto/SP), Ramal Dom Inácio João Dal Monte (Guaxupé/MG), Ramal Franca (Franca/SP), Ramal Medalha Milagrosa (Monte Sião /MG), Ramal Padre Donizetti (Sertãozinho/SP), Ramal Ribeirão Preto (Ribeirão Preto/SP), Ramal Santa Luzia (Espírito Santo do Pinhal/SP), Ramal Santa Rita de Caldas (Santa Rita de Caldas/MG), Ramal São Carlos Borromeu (São Carlos/SP), Ramal Principal de Águas da Prata (Águas da Prata/SP), Ramal Caconde (Caconde /SP), Ramal Leme (Leme/SP), Ramal Mococa (Mococa/SP) e Ramal Tambaú (Tambaú /SP) (CAMINHO DA FÉ, 2021).

Gráfico 1: Altimetria do Ramal Principal do CF



Fonte: <https://caminhodafe.com.br/ptbr/kilometragem/>

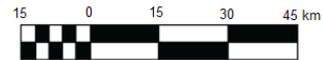
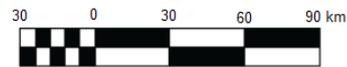


Figura 2: Ramais do Caminho da Fé



Fonte: https://caminhodafe.com.br/ptbr/wp-content/uploads/2021/03/mapa_caminho5_vs2.5-1_Easy-Resize.com_.jpg/



O ramal principal recebe quase todos os outros ramais, com exceção apenas dos ramais de Estiva Gerbe/SP, que adentra o ramal principal em Andradras/MG, e Monte Sião/MG e Botelhos/MG, que adentram o ramal principal em Ouro Fino/MG.

O CF foi idealizado em 1999 pelo Sr. Almiro Grings, um fiscal de rendas aposentado e devoto de Nossa Senhora Aparecida (Santamarina, 2002), sendo inaugurado em 2003

(Calvelli, 2006). A sua construção contou com a colaboração de prefeituras, paróquias e dioceses católicas; da Fundação Banco do Brasil (FBB); da Telemig Celular; de sindicatos; do *Jeep Club do Brasil* (JCB), do comércio de várias localidades; de organizações não governamentais; da Associação Banco do Brasil de Ouro Fino (ABBOF); e da Associação dos Amigos do Caminho da Fé (AACF) – Águas da Prata do estado de São Paulo, que o administra (Moreira, 2007).

O número de pessoas que percorrem o CF é contabilizado pela AACF e os dados são divulgados em relatórios publicados no *site* dessa instituição. O controle é realizado através da quantificação de pessoas, que utilizam uma credencial denominada Passaporte da Fé e que é vendida aos peregrinos⁷. Todavia, não é obrigatório o seu uso para realizar o percurso. Esse passaporte é carimbado em pontos de apoio no CF, como em hotéis, em 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. Para isso, tem que comprovar que percorreu pelo menos os últimos 100 km. Quase todas as cidades do CF possuem pontos de apoio em que o Passaporte da Fé é vendido bem como pode ser carimbado.

Ao estudar o CF, Calvelli (2006) categorizou três tipos de pessoas, que o percorrem: o peregrino, o romeiro e o turista. O peregrino, geralmente, percorre o caminho a pé, sozinho ou em dupla, e é identificado por utilizar um cajado de apoio, chapéu com aba larga para se proteger do Sol e pouca bagagem. O mais comum é não contar com carro de apoio⁸ para a travessia. Ele busca na peregrinação uma experiência individual e de transformação íntima.

O romeiro, também, percorre o caminho a pé, porém em grupo. Geralmente, ele é identificado vestindo uma camiseta com a imagem da ordem religiosa à que pertence. Com pouca bagagem e portando terço para oração, anda em silêncio e faz paradas em pontos específicos para rezar. Normalmente, conta com carro de apoio. As despesas com carro de apoio costumam ser divididas entre os romeiros, sendo muito rara a contratação de agências de turismo para dar suporte à travessia. Tanto peregrinos quanto romeiros demonstram sua fé

⁷ O *site* da Associação dos Amigos do Caminho da Fé utiliza o termo peregrino remetendo aos diferentes tipos de pessoas, que percorrem o caminho, como peregrinos, romeiros e turistas. Neste trabalho, também, será adotado o termo peregrino abrangendo todos os diferentes tipos de pessoas que percorrem o CF. Entretanto, o leitor perceberá que, em alguns momentos, faremos a diferenciação entre peregrino e cicloturista. Quando isso ocorrer, é porque queremos estabelecer a diferença entre o peregrino a pé e os cicloturistas.

⁸ Carro de apoio: veículo utilizado para dar suporte aos peregrinos, turistas e cicloturistas. Eles transportam frutas, água e material de primeiros socorros. Alguns trazem rádio transmissor para comunicação pelo fato de, muitas vezes, o celular não funcionar em função da topografia montanhosa.

utilizando símbolos religiosos, particularmente exibindo cruzes e fitas com fragmentos de orações.

O turista percorre o CF de carro, sendo que alguns o fazem pelo ramal principal, em estradas de terra. Outros, porém, acessam as cidades pela rodovia. Ele costuma fazer paradas ligeiras na zona urbana para alimentação, visitar praças e igrejas ao longo do caminho. Parece que está sempre com pressa e procura fotografar tudo à sua volta, geralmente utilizando câmara de aparelho celular. Ele, também, faz muitas fotos de si próprio (*self*). Há, atualmente, ainda, um outro grupo de turista, não citado por Calvelli (2006), constituído por grupo de oração católica. Não se trata de romeiro, que, coletivamente, percorre a pé o CF, mas é um grupo, que se organiza em excursão. Os participantes, a maioria homens, fretam ônibus e visitam igrejas das cidades do CF para rezar o terço católico. Além disso, a categorização elaborada por Calvelli (2006) não abrange, por exemplo, a motivação dos tipos de pessoas, que percorrem o CF, apenas dos peregrinos, e não deixa claro como percorrem o caminho, porém ajuda a compreender a dinâmica do CF e dá pistas para novos estudos.

Além do deslocamento a pé, de ônibus e de van, outros meios de locomoção são utilizados para percorrer o CF, como carro 4x4 (*Jeep*); carro adaptado em forma de gaiola; motocicleta; charrete puxada a cavalo; cavalos e jumentos de montaria individual; tratores e, principalmente, bicicletas do modelo *mountain bike* (MTb)⁹, sendo necessário estudar que tipos de pessoas têm utilizado esses meios. Da mesma forma, há diferentes maneiras de percorrer o CF, seja sozinho, em grupo, com guia turístico ou em eventos ciclísticos, o que, também, demanda novas investigações. Este estudo prioriza as pessoas, que perfazem esse caminho de peregrinação utilizando a bicicleta para a ciclovagem¹⁰.

O CF foi criado para a peregrinação. Peregrinar é “andar em peregrinação por; ir em romaria a” bem como “andar por (terras distantes); viajar” (Houaiss, 2019); é, também, uma prática, que “se relaciona com o aparecimento do outro; o estrangeiro que sai em busca de algo e vivencia momentos cujo desfecho é a transformação de si” (Silva; Santos; 2015, p. 4). O termo peregrinação, segundo Santos e Flagiari (2003, pl. 3), é uma expressão cultural, que está presente em todas as religiões ao longo da história e do ponto de vista de uma “concepção

⁹ *Mountain bike* ou bicicletas de montanhas são bicicletas robustas e resistentes utilizadas para todo o tipo de terreno, mas, preferencialmente, para percorrer estradas de terra.

¹⁰ Ciclovagem: “viagem de longa distância que utiliza a bicicleta como principal meio de transporte ao mesmo tempo em que é o principal atrativo da viagem. As viagens de bicicleta tendem a durar dois dias ou mais” (Teixeira; Edra, 2020, p. 329).

moderna do termo turismo, pode-se dizer que a peregrinação é uma das primeiras formas de fluxo turístico”.

No CF, a peregrinação tem se constituído como uma forma alternativa de religião, lazer e/ou cultura, motivações, que não se excluem (Calvelli, 2006) e revelam que a ação de peregrinar vai, muitas vezes, além do âmbito da religião, como ocorre no cicloturismo, que “pode ser definido, de maneira simples, como uma forma de viajar utilizando-se de uma bicicleta. Unindo o prazer do turismo ao prazer de enxergar o mundo sobre duas rodas, pedalando” (Roldan, 2000, p. 9).

Silva e Santos (2015, p. 5), ao tratarem sobre narrativas de peregrinação no Caminho de Santiago de Compostela, destacam:

Hoje, cada vez mais, a motivação (para a peregrinação) parece se desvincular do propósito religioso das primeiras peregrinações, para se desdobrar na busca por aventura, atividade física, turismo, transformação interior ou apenas para a suspensão do cotidiano, como um modo de romper a monotonia.

No CF, as pessoas, em geral, parecem ser motivadas pela religião e o turista pelas outras dimensões citadas por Silva e Santos (s.d.), fato esse, também, observado por Calvelli (2006, p. 135) quando afirma que o que diferencia o turista dos outros “[...] é a externalidade do [seu] olhar em relação ao evento. Pode-se dizer que no CF que este tipo [turista] se distingue por estar mais atraído pelas paisagens, pela arquitetura ou ainda pela vida cotidiana do interior do país”. Esse autor, ao analisar *sites* que apresentam o CF, conclui que o caminho é apresentado cada vez mais como uma opção religiosa, de lazer e de ecoturismo¹¹, apontando um tipo de turismo específico.

No caso dos peregrinos que adquirem o passaporte e o utilizam no caminho, a principal motivação continua sendo o pagamento de promessas, “mas é significativo o número de pessoas que fazem o caminho para reconexão pessoal, autoconhecimento, contato com a natureza, superação de limites e busca por desafios” (Relatório de Atividades, 2017, p. 3), o que mostra que as diferentes motivações podem estar imbricadas.

Sendo residente de um município do CF, Borda da Mata/MG, há mais de 18 anos bem como um ciclista amador que utiliza o caminho para o cicloturismo de MTb, também tenho

¹¹ Ecoturismo é “uma atividade que se materializa pela interação e experiência do visitante com o ambiente de forma sustentável” (Brasil, 2010a, p. 13). As principais atividades praticadas no âmbito do ecoturismo são observação de fauna, observação de flora, observação de formações geológicas, visita a cavernas, observação astronômica, mergulho livre, caminhadas, trilhas interpretativas e safáris fotográficos (Brasil, 2010a).

observado que muitas pessoas o utilizam para outras atividades para além da peregrinação, como para realizar atividade física, como caminhada e ciclismo; treinamento físico; passeios e pescaria. Alguns desses usos, inclusive, são, também, identificados por Silva e Santos (s.d.) no Caminho de Santiago de Compostela.

Outro indício é que no *site* da AACF no ano de 2003, por exemplo, havia orientação somente para peregrinos, que faziam o caminho a pé. Todavia, na atualidade, há, também, orientação para ciclistas com informações de como trafegar, o que levar bem como uma oração especial para o ciclista:

Nossa Senhora Aparecida abençoe este ciclista peregrino. Agora é cabeça baixa e foco no pedalar. Abençoe a trilha sonora dos pássaros e as paisagens deslumbrantes deste percurso! Estarei em prece e oração. E se a estrada ficar estreita, esburacada, lameada, não me deixe faltar perseverança. Abençoe os freios, câmbio e pneus desta minha humilde bicicleta. E que os bons ventos das montanhas possam estar presentes neste percurso aliviando mesmo que por um minuto qualquer desgaste da força invencível do sol. Amém (Relatório de Atividades, 2017).

Além disso, observa-se, desde 2010, a ocorrência de um aumento significativo de ciclistas, que utilizam o CF. Ao conversar com um mecânico de bicicleta em Borda da Mata, que está no mercado há quase 30 anos, ele aponta que o fluxo de ciclistas no CF parece, atualmente, superar o número de pessoas, que utilizam outros meios de locomoção, corroborando dados do Relatório de Atividades (2017), em que 52,43% dos peregrinos que adquiriram o passaporte fizeram o trajeto de bicicleta. Não há informações sobre o período entre 2017 e 2020 embora tenha-se sido observado na pesquisa de campo, nos anos de 2020 e 2021, um aumento significativo no número de cicloturistas¹², fato corroborado pelo Relatório de Atividades de 2021 (Relatório de Atividades, 2022), o qual demonstra que, apenas nesse ano, dos 15.635 peregrinos que percorreram o CF, 56% (8.755) percorreram de bicicleta, indicando um aumento de 3,57% em relação ao período anterior.

Nota-se que o cicloturismo é a principal prática, que ocorre no CF ou a principal maneira para se realizar o percurso. No cenário nacional, esse caminho é a terceira rota de cicloturismo¹³ mais procurada, sendo ultrapassada apenas pelo Vale Europeu¹⁴ e pela Estrada

¹² Esta tese não faz diferenciação entre cicloturistas homens e mulheres.

¹³ Rotas cicloturísticas são “rumos, caminhos, itinerários ou trajetos de curta ou média distância que compõem um circuito cicloturístico, interligando produtos turísticos locais, cuja identidade é reforçada ou atribuída pela utilização turística” (Brasil, 2020).

¹⁴ No ano de 2006, o estado de Santa Catarina criou o Circuito Vale Europeu para mochileiros e cicloturistas. Trata-se de um percurso de 300 km percorridos em estradas de terra (Pedrini, 201; Cini; Guimarães, 2017).

Real¹⁵ (Saldanha *et al.*, 2019), constituindo-se, pois, como um dos principais caminhos de peregrinação do País, onde o cicloturismo encontrou um espaço propício para as ciclovagens.

Considerando que, entre as motivações que levam as pessoas a percorrerem esse caminho tem aumentado aquelas, geralmente turistas, que não se restringem à religião e que, também, tem crescido o uso de bicicletas para percorrer o CF, não só para atividade física, mas, principalmente, para a prática do cicloturismo, esta pesquisa estuda o cicloturismo no CF.

O cicloturismo no Brasil, ainda, é um fenômeno emergente e pouco difundido (Oliveira; Anunciação, 2003), e há, também, pouca produção acadêmica sobre essa prática (Byrne, 2010; Schetino, 2008; Edra; DeCastro; Saldanha, 2017; Oliveira; Anunciação, 2003). Nesse sentido, trabalhos tratam sobre cicloturismo e/ou bicicleta, como, por exemplo, mediante estudos sobre temáticas, como ciclomobilidade (Edra; Falbo; Teixeira, 2019); benefícios do ciclismo para a saúde (Oliveira; Anunciação, 2003); perfil dos cicloturistas (Cini; Guimarães, 2017); vivência com a bicicleta no cicloturismo e formas de utilização de equipamentos de ciclismo (Roldan, 2000); ciclovagem em busca da natureza (Melo; Schetino, 2009; Cini; Guimarães, 2017); uso da bicicleta como transporte modal (Lanzillotta, 2013); cicloturismo como segmento do turismo diferenciado com a visitação a múltiplos destinos (Saldanha; Santos; Fraga, 2015); esporte e lazer (Gonçalves Júnior *et al.*, 2016); e percepção do ambiente pelos cicloturistas na Estrada Real, Minas Gerais (Resende, 2008). Esses assuntos são relevantes e ajudam a pensar diversos aspectos presentes na prática do cicloturismo no Caminho da Fé, seja nas ciclorrotas¹⁶ urbanas ou rurais.

Salienta-se que as ciclorrotas não são caminhos utilizados, exclusivamente, por bicicletas, como, por exemplo, as ciclovias, que são separadas fisicamente do trânsito, ou as ciclofaixas, que, embora compartilhem do espaço do trânsito, possuem uma faixa exclusiva. Elas são espaços compartilhados com o trânsito e, no caso das estradas de terra, até com os pedestres (VÁ DE BIKE, 2022).

¹⁵ No ano de 1999, o governo de Minas Gerais criou o destino turístico Estrada Real (BRASIL, 1999). No mesmo ano, a Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais tomou a frente do projeto coordenando a Estrada Real através do Instituto Estrada Real. Trata-se de um percurso com mais de 1.600 km.

¹⁶ As ciclorrotas não são definidas no Código de Trânsito Brasileiro. Segundo Osório (2018), ainda, existe uma discussão sobre o seu significado. Para alguns autores, elas são caminhos cicláveis; para outros, são vias que apresentam sinalização, que indicam que são vias compartilhadas entre veículos motorizados e ciclistas. Geralmente, a discussão sobre as ciclorrotas fica restrita às vias urbanas, o que revela o desconhecimento do tráfego das vias rurais, como no CF, por exemplo. Sendo assim, concordamos com Osório (2018, p. 28) ao defini-las como “a melhor rota ciclável disponível”.

Em Curitiba/PR, as ciclorrotas são entendidas como espaços compartilhados das bicicletas em uso no tráfego local, ao passo que, nas cidades do Rio de Janeiro/RJ e São Paulo/SP, elas são entendidas como vias coletoras. Cabe observar que os cariocas chamam as ciclorrotas de ciclofaixas, locais onde são ligados vários pontos do centro da cidade. No geral, entretanto, as ciclorrotas, seja no tráfego local ou nas vias coletoras, costumam ser pintadas em formato de bicicleta na pista de rolagem (Miranda, 2017).

Não obstante, sobre o fenômeno do cicloturismo especificamente no CF, tema deste trabalho, ainda não há estudos. Pesquisas sobre o CF, como as de Calvelli (2006), Moreira e Schwartz (2010), Gonçalves (2003), Lima (2015), Germiniani (2018), Steil e Carneiro (2008), tratam sobre temas, como relação entre a peregrinação e interfaces com o turismo, estado emocional dos peregrinos durante uma caminhada longa, corporeidade na experiência da peregrinação, atitudes pró-ambientais durante a caminhada, relatos de peregrinos e diferentes modalidades de vivenciar o CF, mas não têm como objeto de estudo as ciclovias realizadas nesse caminho e/ou os cicloturistas, que, de diferentes maneiras, fazem esse percurso de bicicleta. Não foram encontrados, pois, trabalhos, que abordem o CF sob o ponto de vista do cicloturismo, revelando que há uma lacuna em relação ao tema.

Os trabalhos que tratam do CF, em geral, também são pontuais e, embora não tratem diretamente do cicloturismo, permeiam esse assunto à medida que estabelecem interfaces com o turismo, a peregrinação e a paisagem, como os estudos de Gonçalves (2003), Moreira (2007), Steil e Carneiro (2011) e Lima (2015). Ao mesmo tempo, trabalhos sobre cicloturismo não tratam do CF e, inversamente, permeiam este tema à medida que tratam de assuntos, como bicicleta e mobilidade, como as pesquisas de Fonseca (2009), Tottontegui (2017) e Sousa e Carvalho (2021).

Calvelli (2006) analisa o fenômeno da peregrinação na sociedade moderna e contemporânea e suas interfaces com o turismo religioso, analisando a diversidade de discursos e pontos de vista presentes na peregrinação. O seu trabalho aborda indiretamente o cicloturismo quando faz referência a uma empresa especializada em viagens de bicicleta da região e destaca a importância da aventura. A bicicleta é somente interpretada como uma das modalidades de transporte para a peregrinação.

Moreira e Schwartz (2010), por sua vez, no artigo *Caminho da Fé: reflexões sobre lazer e ambiência*, realizam um estudo qualitativo da peregrinação investigando as atitudes, que fomentam comportamentos pró-ambientais durante a caminhada. Os autores concluem que os estímulos para a caminhada desencadearam uma predisposição para o diálogo e a

identificação simbólica de valores ambientais para a vida dos peregrinos. Também, destacam que a caminhada tem sido reconhecida, atualmente, como uma atividade física, de lazer e de proximidade do que chamam de “turistificação”, fenômeno pelo qual passam diversas trilhas brasileiras, sendo o CF entendido como constituinte de trilhas. Este trabalho é importante, porque possibilita refletir sobre o cicloturismo e, ao trabalhar com as ideias de turismo, lazer e atividade física, fortalece o objeto deste estudo.

Gonçalves (2003), no artigo *Versão nacional do caminho de Santiago de Compostela*, apresenta o CF e faz um paralelo entre os cenários das fazendas de café do século XIX encontradas no Caminho da Fé (CF) com os castelos e igrejas medievais do Caminho de Santiago de Compostela. Na sequência, o artigo traz a narração de uma fotojornalista, que acompanhou uma peregrinação de um dia entre os municípios de Águas da Prata/SP e Andradas/MG. Nada é comentado a respeito do cicloturismo ou da presença de bicicletas ao longo da travessia embora o caminho já estivesse sendo utilizado por cicloturistas.

Lima (2015) discute, em sua dissertação, questões, que envolvem o CF e a corporeidade na peregrinação, buscando sentidos e significados em caminhadas de longa distância e destacando o sacrifício do corpo como possibilidade de atingir o espírito. A autora chega à conclusão de que os peregrinos, através de um processo individual, interno e externo em relação ao sagrado, deram uma nova síntese ao entendimento do seu “eu”. A única citação em relação ao tema bicicleta nessa dissertação diz respeito ao fato de que, após o peregrino percorrer o caminho a pé ou de bicicleta, em pelo menos os seus últimos 100 km, pode solicitar o certificado de que realizaram o CF.

Germiniani (2015), no artigo *Caminho da Fé: peregrinação e turismo na contemporaneidade*, apresenta uma narrativa sobre a história da oficialização do CF desde as primeiras reuniões até a inauguração em 2003. O artigo traz, também, a importância do município de Tambaú/SP no que diz respeito aos milagres atribuídos ao padre Donizetti e às romarias, que aconteciam até Aparecida, perpassando pelo que é, atualmente, o ramal principal do caminho. Quanto às bicicletas, a autora cita que são utilizadas para peregrinação e aponta que ficam estacionadas no pátio do santuário.

Steil e Carneiro (2008) refletem os diferentes caminhos de peregrinação, que foram inspirados em Santiago de Compostela, que ele designa como Caminhos de Santiago de Compostela no Brasil, estando entre eles o CF. Esses autores consideram diferentes modalidades e pluralidades de vivenciar experiências, que são vinculadas a um lugar sagrado e aos eventos que este evoca. Afirmam que há uma construção social desses eventos e lugares

e destacam as interfaces entre religião e turismo. Nessas interfaces, surge um modelo, que enfatiza a própria caminhada em detrimento do lugar, evento ou objeto de devoção. Nesse sentido, apontam que percorrer um caminho religioso, seja a pé, de carro, de bicicleta, ou por outros meios de transporte, é o que, realmente, conta para definir uma autenticidade de peregrinação. Concluem que “o sagrado é buscado no próprio caminho a ser percorrido por cada peregrino, em sua experiência pessoal e coletiva” (Steil; Carneiro, 2008, p. 121).

Em todos esses trabalhos, a bicicleta é apresentada apenas como um meio de transporte, não sendo levadas em consideração as particularidades do cicloturismo e, ainda, passam a ideia de que todos os cicloturistas estão movidos pela fé, dando ênfase à peregrinação e não levando em consideração aspectos do turismo e do lazer apesar de reconhecerem que eles existam.

Outros dois importantes estudos, embora não trabalhem este tema explicitamente, trazem imprescindíveis contribuições para nos ajudar a pensar a história da bicicleta e do ciclismo como elementos formadores do cicloturismo. O primeiro estudo é o de André Schetino (2007). O autor entende que a invenção da bicicleta na transição do século XIX e para o século XX é o resultado dos avanços da ciência e da tecnologia. Nesse contexto, a bicicleta e o ciclismo são produtos culturais. No Rio de Janeiro, então, o resultado dos usos da bicicleta foi o aumento do número de ciclistas e o surgimento das primeiras competições de ciclismo, o que contribuiu para a difusão do novo invento e suas possibilidades de uso, como, por exemplo, o cicloturismo.

O outro trabalho é de André Schetino em parceria com Victor Andrade de Melo (2009), no qual os autores discutem, também no Rio de Janeiro e na virada do século XIX para o século XX, relações entre a presença social da mulher na nova dinâmica social da valorização das atividades públicas de lazer e o novo invento: a bicicleta. Esses trabalhos não tratam diretamente do cicloturismo, no entanto localizam os primeiros movimentos de utilização da bicicleta como uma prática de lazer¹⁷.

Considerando essa ambiência, este estudo tem por objetivo estudar o cicloturismo no CF. Para isso, busca conhecer como ocorre o cicloturismo no CF: quem realiza; as motivações para realizar ciclovagens; quais percursos fazem e como (acompanhante, transporte, tempo, paradas etc.); identificar quais relações são estabelecidas pelos cicloturistas com os espaços no CF; compreender qual lugar a paisagem ocupa no

¹⁷ Quanto à utilização da bicicleta para uma prática de lazer crítica e reflexiva, ver o trabalho *Praça de bolso do ciclista de Curitiba/PR: idealização, cotidiano e o uso da bicicleta como forma de contestação* (Santana, 2016).

cicloturismo e como os cicloturistas a percebem; e analisar como o lazer se expressa no contexto do cicloturismo no CF.

Vale ressaltarmos que a identificação com o tema cicloturismo, e o ciclismo em geral, vem da relação de tempos com a bicicleta. Aos quatro anos de idade, em 1972¹⁸, ganhei, de presente de Natal, um lindo triciclo Bandeirante, o conhecido modelo Tico-tico, um clássico para as crianças da época. Ao longo dos anos, muitas foram as minhas bicicletas, mas destaco as seguintes: Caloi Berlineta, Monark Monareta, BMX, Caloi 10, *Houston Foxer Hammer*, *Canadian* e TSW. Todas as experiências sobre elas foram incríveis, como circular por entre os carros no município de São Paulo, descer ladeiras desenfreadamente, sofrer inúmeros acidentes sem equipamentos de segurança, cicloviajar por estradas de terra, enfim, ter a bicicleta não só como um artefato ou meio de transporte, mas como uma companheira de viagem e uma amiga de diversão e lazer.

Essa identificação, também, vem do fato de morar em Borda da Mata/MG (município, que integra o Caminho da Fé), há mais de 20 anos, quando comprei uma Caloi 10, uma verdadeira Caloi 10, original, um sonho de consumo de ciclista realizado, não uma máquina qualquer, mas um verdadeiro clássico, que fez história no mundo do ciclismo. Utilizava a magrela ou o “cavalo de ferro” para explorar a zona urbana, com pouco ou quase nenhum trânsito de carros e aproveitava finais de tarde para fazer pequenos passeios nas poucas ruas asfaltadas de Borda da Mata/MG.

No início dos anos 2000, o CF foi inaugurado. Entretanto, ainda não havia muitos peregrinos e cicloturistas e o movimento no caminho ainda era tímido. Por volta de 2014, migrei da Caloi 10 para a bicicleta de MTb e comecei a explorar as estradas de terra da região. Nessa época, houve um aumento significativo de bicicletas no CF bem como um crescimento no número de bicicletas adquiridas pelos residentes de Borda da Mata, que descobriram o CF como uma possibilidade de cicloturismo e de lazer.

Atualmente, o cicloturismo se consolidou no CF e, diariamente, há cicloturistas percorrendo esse caminho. Além desse fluxo, os cicloturistas de Borda da Mata, principalmente aos domingos, exploram alguns dos seus trechos. Sendo assim, tenho uma relação com a

¹⁸ No Brasil, nos anos de 1970, os jovens começaram a utilizar a bicicleta como forma de deslocamento barato e, talvez, como forma de liberdade, demandando, aí, espaços para andarem de bicicleta, como as ciclovias, por exemplo.

bicicleta e com o Caminho, onde, como dizem os colegas de pedal, brincamos de andar de bicicleta; ou seja, no quintal de casa.

Esta tese está organizada em seis capítulos. Na Introdução, é apresentado o tema, como ele surge e sua importância; o CF; a justificativa de o porquê estudar o cicloturismo nesse local bem como um levantamento de trabalhos sobre o CF e sobre o cicloturismo e os objetivos desta pesquisa.

No segundo capítulo, a metodologia desta pesquisa, realizada ao longo dos anos de 2018 e 2022, é abordada, incluindo a preparação física do pesquisador, da bicicleta para realização das cicloturagens desta pesquisa, as restrições produzidas pela pandemia da COVID-19 e a posterior reabertura do caminho e os cicloturistas da pesquisa

No Capítulo 3, discutimos os diversos conceitos de cicloturismo, entendendo que se trata de um termo, que, ainda, se encontra em construção no Brasil, pois envolve diversas perspectivas de como ele vem acontecendo e em que condições. Além dos trabalhos teóricos que o definem bem como definições do Ministério do Turismo (Mtur), buscamos entender como os cicloturistas definem o cicloturismo em seu ponto de vista. Desse modo, apresentamos as montanhas no cicloturismo, as bicicletas e os acessórios, que são utilizados no CF, e a infraestrutura do cicloturismo no Caminho.

No Capítulo 4, também, apresentamos os tipos de cicloturistas, que percorrem o CF e a forma como vem acontecendo o cicloturismo e o que o vem influenciando. Apresentamos, ainda, as motivações dos cicloturistas para percorrerem o CF.

Por fim, o Capítulo 5 aborda a relação dos cicloturistas com a natureza. Destacam-se as sensibilidades que envolvem o cicloturismo, os laços de afetividade através do sentimento da natureza por meio de espaços e lugares significativos ao longo do CF, sendo, entre estes, por exemplo, a presença fascinante das montanhas e as influências, que causam nos cicloturistas. Além disso, destacamos as várias sensibilidades despertadas através dos órgãos dos sentidos.

2 METODOLOGIA

Esta tese é de abordagem qualitativa. A pesquisa qualitativa envolve a realidade, que não pode ser quantificada, e aborda o mundo dos significados das ações e relações humanas, um mundo que não é captável matematicamente em equações estatísticas (Minayo; Deslandes; Gomes, 2015). Ela, também, leva em consideração o pesquisador, o campo de estudo, que neste trabalho é o Cicloturismo no CF, e os membros, que fazem parte da produção do conhecimento, e envolve as subjetividades observadas na construção da pesquisa.

Para esta pesquisa, foi realizada revisão bibliográfica (Lakatos; Marconi, 2006), buscando trabalhos acadêmicos sobre cicloturismo, paisagem, lazer e natureza na *SciELO*, *Google Acadêmico*, portal de periódicos da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), acervo das bibliotecas integradas da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), bibliotecas de universidades estaduais e federais, institutos federais, bibliotecas europeias, artigos nacionais, artigos internacionais e *Open Library*. Partiu-se do pressuposto de que “nada pode ser intelectualmente um problema, se não tiver sido um problema da vida prática” (Minayo; Deslandes; Gomes, 2015, p. 17), e o problema da vida prática deste trabalho foi compreender como acontece o cicloturismo no CF.

Também, foi realizada pesquisa de campo mediante realização de ciclovagens, em que se fez observação direta. As ciclovagens foram importantes para observar (Martínez, 2007) os cicloturistas e tentar compreender, através da investigação-ação, como praticam o cicloturismo, como percebem as paisagens e o que os motiva. É através de atos isolados que o todo sofre influência e captá-los possibilita compreender a dinâmica através de características particulares (Melo; Maia Filho; Chaves, 2016). Para a pesquisa de campo, foram planejadas três ciclovagens de *Mountain bike* (MTb)¹⁹ no ramal principal do CF: a) uma ciclovagem acompanhando grupos de cicloturistas; b) uma ciclovagem junto ao grupo Circuito Pedal Sul de Minas (CPSMG), que utiliza trechos do Caminho da Fé (CF) para promover eventos de cicloturismo; e c) três ciclovagens nas férias escolares de julho, feriado

¹⁹ Há um consenso entre os estudiosos sobre bicicletas de que os criadores da bicicleta de montanha (MTb) foram os *hippies* norte-americanos James MacWay, Me, Joe Breeze, Wende Cragg, Tom Ritchey e Gary Fisher, que pegavam suas velhas bicicletas de passeio e partiam para fazer manobras nas montanhas Marin Country, na Baía de São Francisco na Califórnia, nos anos de 1980. A partir daí, os amigos começaram a desenvolver suas bicicletas para ciclovagens, com componentes resistentes e cada vez mais adaptados a terrenos “fora de estrada”; assim, nascia o *Mountain bike*. No Brasil, a bióloga, educadora ambiental, guia de ecoturismo e fundadora do Clube de Cicloturismo do Brasil, Eliana Britto Garcia, foi uma das pioneiras na utilização da MTb para realizar ciclovagens, percorrendo, percursoramente em 1988, a estrada Rio-Santos.

de 07 de setembro e feriado de Nossa Senhora Aparecida em outubro. No entanto, esse planejamento passou por alterações nos anos de 2020 e 2021 devido à pandemia causada pelo novo coronavírus, pois todos os eventos do Circuito Pedal Sul de Minas foram cancelados e o CF ficou fechado por vários meses.

A fim de tentar conter a ação do vírus da melhor maneira possível, e consequentemente da pandemia, a Organização Mundial de Saúde (OMS) orientou os países a restringirem a circulação de pessoas e a incentivarem o isolamento social entre outros protocolos sanitários. No Brasil, não foi diferente. Em 2020, houve restrições em relação às atividades comerciais, econômicas, sociais, religiosas etc., abrangendo diferentes aspectos da vida, sobretudo o lazer. Nesse contexto, o CF foi oficialmente fechado entre março e agosto de 2020 pela AACF, sendo reaberto no dia 1º de setembro do mesmo ano, desde que fossem respeitados os protocolos sanitários de segurança. Em 2021, a AACF orientou a reabertura e o fechamento do Caminho por diversas vezes. Além disso, cada município do CF acabou orientando, de maneira particular, a reabertura ou o fechamento de seus limites geográficos com implantação, por vezes, de barreiras sanitárias, o que dificultou muito a prática do cicloturismo no Caminho e, assim, a realização da pesquisa de campo deste trabalho.

Considerando as reaberturas do CF, respeitando os protocolos de saúde pública das Secretarias de Saúde Estaduais de Minas Gerais e de São Paulo bem como das Secretarias de Saúde dos municípios do CF e correndo os riscos atinentes a estar fora de casa, no não isolamento social, foi realizada a primeira cicloviagem entre os dias 08 e 26 de setembro de 2020 ainda em meio a um estágio acentuado da pandemia da COVID-19.

O ramal principal, entre Águas da Prata/SP e Aparecida/SP, foi percorrido em 18 dias, em um pedal solo²⁰, ou seja, carregando na bicicleta MTb a bagagem em um *bikepacking*²¹, ferramentas, reparo de *pneus* em uma pequena bolsa presa ao quadro da bicicleta e, por fim, produtos de higiene pessoal, remédios, caderno de anotações e telefone celular (com aplicativo de gravador de voz e câmera fotográfica) em uma bolsa amarrada ao guidom.²² A segunda cicloviagem, também pelo ramal principal, foi percorrida entre os dias 04 e 17 de outubro de

²⁰ Esta tese utiliza palavras e expressões, como pedal solo, pedal em grupo, tipo de pedal, fazer um pedal e estar no pedal, entre outras, como gírias comuns, que são utilizadas pelos cicloturistas do CF, para se referirem ao ato de pedalar.

²¹ *Bikepacking*: bolsa de bagagem, que se acopla embaixo do banco da bicicleta e que tem capacidade para carregar entre oito e 12 kg.

²² O guidom “é uma barra provida de punhos que comanda a roda da frente numa bicicleta ou em qualquer outro veículo do tipo ciclo; guião” (Houaiss, 2019). Popularmente, é conhecido como guidão.

2021, na semana dedicada à padroeira Nossa Senhora Aparecida, quando se tem mais chances de encontrar movimento intenso de cicloturistas no Complexo Turístico de Aparecida. Essas ciclovias tiveram um planejamento específico e executado (Apêndice I).

Outras ciclovias foram realizadas ao longo dos anos de 2020 e 2021, principalmente aos finais de semana e feriados, quando o fluxo de peregrinos, mesmo com a pandemia, foi mais intenso. Além disso, foram realizados treinamentos durante a semana, gerando oportunamente contato com outros cicloturistas, que, eventualmente, utilizam-se do meio de semana para suas ciclovias.

O espaço vital da investigação em todas as ciclovias foi a rota principal do CF. A partir desta, foi possível observarmos como se articulam força, tensão e necessidade; isto é: a força motriz ao pedalar a bicicleta carregando máquina e homem; a tensão dos diversos fatores que influenciam em uma pedalada, como uma pandemia, que acrescentou os elementos *stress*, tensão e insegurança e, ao mesmo tempo, despertou a consciência e o compromisso de ser pesquisador; a temperatura; a topografia; o estado emocional; e a necessidade de se chegar a um determinado objetivo em cada investida no caminho.

Realizar a pesquisa de campo em circunstâncias pandêmicas representou um certo grau de atrevimento, risco altíssimo de contaminação e desprendimento em relação à preservação pessoal. Por outro lado, seria frustrante realizar uma tese sobre cicloturismo no CF sem o trabalho de campo. O olhar e a sensibilidade foram profundamente afetados e observou-se que o ser humano, quando vive em tempos difíceis, ainda assim, encontra tempo para o lazer e, com isso, consegue manter a esperança.

Os instrumentos de coleta de dados utilizados na pesquisa de campo foram diários de campo, gravador digital, *smartphone*, máquina fotográfica digital e entrevista semiestruturada. O diário de pesquisa de campo²³ foi utilizado na observação direta da dinâmica do cicloturismo, a fim de registrar e descrever a experiência, unindo teoria e prática (Martínez, 2007). Ele foi um instrumento importante no processo da pesquisa, pois possibilitou registrar gestos, expressões, comportamentos, conversas informais, costumes e outras observações das representações sociais, que apareceram ao longo desta pesquisa (Minayo; Deslandes; Gomes, 2015). Ele foi utilizado para registrar informações das cenas e acontecimentos comuns, que, muitas vezes,

²³ Um diário de campo é um conjunto complexo de anotações, cujas folhas de sua escrita podem ter destinos diversos ao longo da pesquisa. Weber (2009) distingue três tipos de diários: um diário específico da etnografia, um diário de pesquisa e um diário “íntimo” (diário, que registra as emoções do pesquisador). Será utilizada a expressão diário de pesquisa de campo ou, como ocorreu até o momento, diário de campo.

passam despercebidas. Basicamente, foi utilizado para duas funções: anotar as observações da pesquisa e anotar, intimamente, emoções do pesquisador (Weber, 2009).

O planejado foi registrar no diário de campo, sempre que possível em tempo real, fatos e fenômenos percebidos ao longo de cada cicloturismo. Dados, como data e sujeitos envolvidos, local, percepções e condições, sendo observados rotina, normas e códigos de conduta na constituição do fenômeno do cicloturismo no CF. Inicialmente, foram utilizados um caderno e um gravador digital portátil (Panasonic RR-US551), sendo este primordial para fazer as entrevistas e gravar anotações pessoais durante o ato de pedalar. Posteriormente, optou-se pelo telefone celular devido às vantagens, que serão apresentadas mais à frente.

O caderno apresentou um aspecto positivo, que foi a possibilidade de fazer anotações periódicas em suas páginas. Por outro lado, teve um aspecto negativo, uma vez que não se mostrou nada prático no seu uso quando se está pedalando, já que, sempre que era necessário fazer alguma anotação, foi preciso parar a bicicleta em algum lugar seguro, retirar as luvas de proteção, pegar o diário e a caneta na bolsa presa ao guidom, fazer a anotação e guardar tudo novamente; sem contar, ainda, o constrangimento de ter de fazer alguma anotação perante algum grupo. Em algumas situações, foi muito constrangedor para quem faz as anotações e ainda mais para quem fica na curiosidade de ver o que se está anotando. Outro aspecto negativo em relação ao caderno é quanto à sua integridade física. Ou seja, ele é suscetível em relação às intempéries do clima, podendo molhar com a chuva, por exemplo. No total, foram utilizados dois cadernos espirais de 48 folhas no formato 100 mm x 140 mm (uma espécie de caderneta) e três cadernos espirais de 96 folhas no formato 144 mm x 210 mm (um caderno pequeno), sendo que um desses últimos foi levado por uma enxurrada em um dia de forte chuva após uma queda na travessia da Serra da Luminosa, entre Brazópolis/MG e Campos do Jordão/SP.

Considerando essas dificuldades do uso do diário de campo em formato de caderno durante o ato de pedalar, foram tomadas algumas decisões práticas. A primeira foi que o diário só seria utilizado à noite, no aconchego de uma parada (hotel ou pousada); e a segunda era que não se podia perder as observações quando estas surgiam. Então, foi tomada a decisão de que o diário de campo seria no formato digital através do uso de um gravador digital ou de um aplicativo de gravação do *smartphone*.

Quanto ao gravador digital, este apresentou os mesmos problemas que o caderno; isto é, ser obrigado a parar a bicicleta, retirar luvas etc. Quanto ao *smartphone*, foi utilizado de uma maneira mais prática, pois é fácil de carregar e, além disso, é um aparelho utilizado no dia a dia pelas pessoas, não causando estranheza, além do fato de poder ser carregado no bolso

de trás de uma camisa de ciclismo.²⁴ Outra vantagem do *smartphone* foi em relação às fotografias. A princípio, para as cicloviagens de treino²⁵, foi utilizada uma câmera digital *Sony H Series DSC-H300 20.1 Megapixels*. Todavia, ocorria o mesmo problema em relação à manipulação do caderno. Além disso, ainda que os cicloturistas fossem avisados que iriam ser feitas algumas imagens deles, com realização do pedido de autorização para o registro, ao manipular a câmera digital, foi percebido incômodo deles, que não ficavam confortáveis. Diante dessas dificuldades, então, a conclusão foi que seria mais viável utilizar o *smartphone*, que, segundo Conforto e Vieira (2015), não pode mais ser considerado apenas como um aparelho de entretenimento, sendo visto cada vez mais como um auxiliar no processo de educação e, aqui, de pesquisa.

Ainda em relação aos equipamentos, levar na bagagem além do gravador de voz e da câmera fotográfica, também carregadores de bateria, era mais um peso na bicicleta e, como dizem os peregrinos no CF, “menos é mais”. Diante dessa constatação, o *smartphone* foi a opção, seja pela qualidade e praticidade, seja pelo fato de ser aceito e incorporado socialmente no mundo contemporâneo.

Por fim, foi utilizada entrevista semiestruturada através de um roteiro de perguntas com questões com linguagem simples e direta (Apêndice II), ou seja, envolvendo questões sem rodeios em relação àquilo que se queria saber (Manzini, 1990/1991, 2003a, 2003b).

A entrevista semiestruturada revelou-se um espaço de conversa através do diálogo (MORÉ, 2015), tendo como tema principal o cicloturismo. Os participantes foram deixados o mais à vontade possível. Uma estratégia adotada foi, ao invés de gravar a entrevista com o gravador de voz, pelos motivos já apontados, utilizar o *smartphone*, que se mostrou muito eficaz, uma vez que, ao longo da conversa, os entrevistados pareceram não ter se importado e nem percebido a sua presença. Mas, nem todas as entrevistas puderam ser realizadas no calor dos acontecimentos do trabalho de campo.

Devido à pandemia da COVID-19, algumas entrevistas tiveram que ser realizadas via plataforma *online Zoom Cloud Meetings (ZOOM)*. A vantagem desse formato é que não há deslocamento para encontrar os entrevistados, além, obviamente, de não ter exposição ao

²⁴ As camisas de ciclismo costumam possuir bolsos na parte de trás justamente para facilitar o carregamento de objetos. Infelizmente, ainda não existem camisas próprias para o cicloturismo, com mais possibilidades para portar pequenos objetos.

²⁵ Cicloviagens de treino foram viagens de bicicleta em pequenos trechos do CF, com variação de quilometragem entre 30 e 60 km e ganho de elevação médio de 600 m, carregando bagagem e todo equipamento necessário, a fim de simular situação a ser vivenciada no percurso de 324 km do caminho.

coronavírus. Por outro lado, a desvantagem é que não se pode estar próximo às pessoas entrevistadas, o que acabou revelando falta de calor humano.

Segundo Medina (2001), quando a entrevista ocorre de maneira feliz, ela se torna um diálogo, uma conversação mundana. Entrevistador e entrevistado colaboram entre si e produzem uma verdade sobre o entrevistado ou sobre um problema a que se busca elucidar. Apesar do distanciamento físico, porém, próximos virtualmente, as entrevistas, via plataforma *online*, acabaram sendo melhores do que se esperava e atenderam às expectativas. Nesse sentido, Antônio Olinto e Rafaela Asprino, o que considero como precursores do cicloturismo no Brasil, são exemplos de como um bate-papo descontraído, objetivo e profundo sobre o cicloturismo produziram muitas reflexões, que estão contidas nesta tese, como a importância do cicloturismo enquanto um espaço de lazer, liberdade, criatividade e amor à natureza.

Todas as entrevistas foram realizadas com o consentimento dos sujeitos, que assinaram um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) (Apêndice III). A participação dos sujeitos se deu de forma voluntária sem qualquer tipo de remuneração. Os dados coletados foram tratados respeitando-se valores culturais, sociais, morais, éticos e religiosos. A todos os entrevistados, nosso profundo respeito e eterna gratidão, pois contribuíram para o entendimento de como vem acontecendo o cicloturismo no CF, um caminho pelo qual todos têm um profundo respeito e carinho.

A pesquisa de campo possibilitou observar e conversar com pessoas, que são praticantes do cicloturismo, bem como com pessoas, que vivem do cicloturismo em seu entorno, como proprietários e proprietárias de pousadas, comerciantes, moradores do CF e residentes de pequenas propriedades na zona rural. Vale destacarmos, também, que ocorreu conversa com um grupo de garis em Estiva/MG, momento em que foram trocadas impressões sobre o cicloturismo e descoberto que, para eles, os cicloturistas parecem pessoas importantes, com roupas coloridas, porém muitos parecem estar mais preocupados com o Caminho em si e a bicicleta do que, efetivamente, com rezar, como disse um gari! Todas essas pessoas e muitas outras contribuíram com esta tese.

O trabalho de campo possibilitou desencadear novas revelações em função de uma série de perguntas e dúvidas existentes antes de sair para a primeira ciclovagem, como, por exemplo, compreender que o cicloturismo envolve muitas pessoas, que não são cicloturistas, para que ele possa acontecer. A todas essas pessoas que não puderam ser citadas aqui, pois foram inúmeras, gratidão, pois são muito importantes para o cicloturismo do CF.

A análise e o tratamento dos dados coletados foram subdivididos em ordenação dos dados, classificação dos dados e análise propriamente dita (Minayo, 2007). A ordenação dos dados se iniciou com as transcrições das entrevistas e dos apontamentos realizados no trabalho de campo bem como o estudo e a tabulação das anotações do diário de campo. No momento seguinte, foi realizada catalogação por dados pessoais e temas, organizados em um quadro dividido em 18 colunas, contendo: nome e idade; se percorria o caminho sozinho, em dupla ou em grupo; o município de origem e quantas vezes percorreu o CF; por qual ramal iniciou a ciclovagem; quantos quilômetros percorreu por dia; em quais locais foram as hospedagens; quantas paradas realizou e de quantos em quantos quilômetros; há quanto tempo pedala; qual o modelo de bicicleta utiliza; qual a motivação para percorrer o CF; qual a impressão sobre a estrutura do caminho; por que percorrer o CF de bicicleta e não por outro meio; quais as facilidades em percorrer o caminho; quais as dificuldades; por que o CF e não outro; quais lugares que lhe chamaram mais atenção; quais paisagens mais marcaram a travessia; e qual o significado do CF.

A catalogação desses temas surgiu a partir das perguntas originais bem como das respostas dos cicloturistas. Por fim, a análise dos dados demonstrou aspectos relacionados às formas de praticar o cicloturismo, seja do ponto de vista do lazer como prática dinâmica e criativa, seja do ponto de vista dos equipamentos utilizados para o cicloturismo (bicicleta, equipamentos de segurança, mochilas etc.).

Esta pesquisa está registrada no Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), com o Certificado de Apresentação para Apreciação Ética (CAAE) número 26085519.7.0000.5149.

2.1 Preparação física

Para realizar a ciclovagem pelo ramal principal, de mais de 300 km de extensão, em elevação variando entre 500 m e 1.950 m de altitude, houve preparação física do pesquisador, sendo feitas várias ciclovagens de treino em trechos do ramal principal, ao longo dos anos de 2019 e 2020, entre os municípios mineiros de Ouro Fino, Inconfidentes, Borda da Mata, Tocos do Moji e Estiva, com 93,5 km de distância entre Ouro Fino e Estiva. Cada ciclovagem

percorrida ocorreu em uma média de 40 km, entre duas e três vezes por semana, como carregamento de bagagem, a fim de simular o peso, que seria levado nas ciclovagens solo.²⁶

A preparação física realizada considerou o físico do pesquisador (54 anos de idade, 1,79 m de altura e peso variando, ao longo do ano, entre 75 e 90 kg) e estilo de vida adotado desde 2011 (sono entre seis e oito horas por noite, alongamentos diários por 30 minutos e uma hora de ciclopasseio urbano por dia). O cicloturismo foi praticado entre três e seis horas de treino em estradas de terra aos finais de semana nos horários em que havia mais chance de encontrar cicloturistas percorrendo o CF.

A preparação física para o trabalho de campo contou com um planejamento elaborado pela nutricionista Walquíria Megale e pelo professor de Educação Física Samuel Teles de Sousa. A orientação nutricional indicou a necessidade de consumo de 2.000 calorias diárias, com refeições equilibradas e muito consumo de água e fibras. Já o planejamento de exercícios físicos foi supervisionado pelo professor de Educação Física, além de contar, também, com orientações da cartilha “Condicionamento Físico para Adultos – Programa de Exercícios Físicos”, da Escola de Educação Física e Esporte (EEFE), da Universidade de São Paulo/USP (Takito, 2012), na qual há disponibilização de exercícios físicos gerais e aeróbicos, aquecimento, treinamento contínuo e paradas para intervalos de descanso, além de preparação muscular e treinos de flexibilidade. A alimentação correta e o treinamento físico foram essenciais para percorrer o CF sem sentir fraqueza e/ou cansaço ao longo das ciclovagens realizadas nesta pesquisa.

No geral, a preparação física para o trabalho de campo se dividiu em dois momentos: antes da pandemia da COVID-19 e durante a pandemia da COVID-19. Antes da pandemia, ao longo do ano de 2019, o treinamento ocorreu com uma bicicleta TSW (MTb) e envolveu, em linhas gerais, uma rotina semanal de exercícios de musculação em academia, sobretudo para fortalecer os joelhos e as mãos, além dos treinos com a bicicleta.

Entre os meses de janeiro e outubro de 2019, o treinamento foi mantido, pois a ciclovagem seria longa, cansativa e desafiante, sobretudo para alguém que estava se programando para ir sozinho. Nos meses de novembro e dezembro de 2019, entretanto, começaram os problemas, porque, sempre que a data de saída era agendada, começava a chover. Foi, então, preciso manter o treinamento até o início do mês de fevereiro de 2020.

²⁶ Nesta tese, o termo ciclovagem solo é utilizado para designar o cicloturismo realizado sozinho, com ou sem carro de apoio.

Com o decreto da pandemia em 11 de março de 2020 pela OMS, a AACF fechou o Caminho para a peregrinação. Todo o treinamento parecia ter sido em vão, uma decepção sem fim e uma insegurança amarga.

Muito em função do desconhecimento e, sobretudo, diante do medo da morte através da contaminação pela COVID-19, foi mantido o isolamento social entre os meses de março e junho de 2020. Os impactos da COVID-19 na pesquisa e no pesquisador foram avassaladores, tais como desânimo, isolamento social, sentimentos de distância acadêmica, “fim do mundo”, falta de perspectiva e confusão governamental no combate à pandemia, entre outros, foram sentidos e afetaram profundamente esta pesquisa, interrompendo os estudos, que vinham acontecendo desde 2018.

Os treinamentos foram retomados, de forma intensa, nos meses de julho e agosto de 2020, sempre pedalando no começo da manhã, entre cinco e seis horas, a fim de encontrar o menor número possível de pessoas. Com a reabertura do Caminho e com muitas dúvidas, medo de contaminação e insegurança quanto à higiene em relação ao que encontraria em pousadas, hotéis, restaurantes etc., decidiu-se por percorrer o CF.

2.2 Preparação da bicicleta

O cicloturismo é uma modalidade do ciclismo e, como tal, a bicicleta depende de manutenção correta, destacando-se que o cuidado deve ser ainda maior, uma vez que a bagagem é parte essencial para a cicloviagem. A preparação da bicicleta para a pesquisa de campo foi algo minucioso, pois “uma bicicleta limpa e bem mantida funcionará com eficiência e segurança, aumentando o prazer de poder praticar o ciclismo com paz de espírito” (Sidwells, 2012, p. 7).

Vale destacarmos que limpeza, eficiência e segurança estão interligados em uma bicicleta. Se algum componente da bicicleta não funcionar corretamente, pode colocar a sua vida e a de outros em risco. Uma bicicleta de MTb requer atenção redobrada, pois enfrenta solos irregulares, contendo pedras, buracos, areia, barro e galhos de árvores; enfim, uma série de obstáculos. Com a utilização, os seus componentes vão se afrouxando devido à trepidação. Por mais apertada e justa que uma peça esteja mesmo sendo uma MTb de última geração, em algum momento, ela irá apresentar um desgaste natural. Outra questão diz respeito à chuva, que, com o tempo, desgasta peças.

Antes, durante e após uma ciclovagem, a bicicleta deve ser supervisionada. De acordo com Sidwells (2012, p. 34), uma “bicicleta de MTb muito usada requer muita atenção em curtos espaços de tempo, enquanto uma bicicleta usada poucas vezes em pequenos passeios necessitará de atenção com menos frequência”. Nesta pesquisa, utilizou-se uma bicicleta *TSW Super Light Alloy*. Não se tratava de uma bicicleta de última geração, nem tampouco uma bicicleta de passeio. Ela possuía freios a disco controlados por um sistema a óleo, suspensão a ar e pneus de boa qualidade.

Diante da configuração dessa bicicleta, ficou-se atento aos freios, vazamentos de óleo, rachadura nos freios em discos e pastilhas; rachaduras nas rodas e afrouxamento ou quebra de aros; pressão dos pneus; flexibilidade do amortecedor; manoplas²⁷ do guidom; rachaduras ou folgas no guidom e caixa de direção; firmeza do banco, canote²⁸ e rachaduras no quadro; vazamento de graxa no pé de vela²⁹; e firmeza nos pedais (Sidwells, 2012; Jones, 2013).

Desde 2017, quando foram iniciadas participações em competições de ciclismo ou mesmo em ciclovagens no CF, foram presenciados alguns acidentes de bicicletas, com quebra de guidom, quebra de banco, quebra de aro, rompimento de cabo de freio etc. Não custa lembrarmos que bicicletas podem ter vários usos e formas de apropriação. Aqui, destacamos a função de veículo, sendo imprescindível a sua manutenção.

Para iniciar a ciclovagem solo no CF, foi necessário preparar essa bicicleta para o recebimento de bagagens. Ela foi montada com uma bolsa amarrada no guidom, com produtos de higiene e capacidade para cinco litros (Figura 3); uma pequena bolsa de ferramentas, com capacidade para um litro, presa ao quadro e à caixa de direção (Figura 4); e um *bikepacking* com roupas e capacidade para 12 litros, presa embaixo do banco e no canote (Figuras 5 e 6).

²⁷ Manoplas são componentes, que cobrem as extremidades do guidom.

²⁸ O canote é um cano preso ao quadro da bicicleta e serve para dar sustentação ao banco.

²⁹ O pé de vela é o ponto central do eixo dos pedais.

Figura 3: Bolsa de guidom³⁰



Figura 4: Bolsa de quadro³¹



Figura 5: Bikepacking



Figura 6: Kit de roupas³²



Fonte: arquivo pessoal, 2020.

Todo o equipamento pesou, aproximadamente, 18 kg e, com a experiência realizada ao longo do caminho, descobriu-se que alguns objetos poderiam ser retirados da bagagem, o que,

³⁰ Objetos carregados: da esquerda para a direita e de cima para baixo: caixa de óculos com várias lentes; minitoalha de alta absorção de água (amarela); garrafa para água; saco plástico com máscaras de proteção facial; álcool em gel; roteiro em folha de sulfite; sunga; passaporte da fé e miniguia; documentos pessoais (cartões de banco, identidade, carteira de motorista e cartão de saúde em caso de acidente, indicando alergia a ácido acetilsalicílico, dipirona, paracetamol e cataflam); pote verde com complexo de vitaminas; protetor solar; gel para câimbras; carregadores de celular e lanterna; gravador digital; presilha de lanterna; pote rosa redondo, contendo comprimidos para asma e antialérgico contra picadas de insetos; barras de cereais; escova de dentes; fio dental; e pasta de dentes.

³¹ Ferramentas carregadas: da esquerda para a direita e de cima para baixo: bolsa vermelha; carregador de bateria; bateria de iluminação; refletor (farol noturno); isqueiro; chave multiuso; protetor de freio; chave de corrente; *kit* de reparo de pneu (caixa plástica com adesivo amarelo); câmara de ar (caixa preta); óleo para lubrificação da corrente; fita isolante preta; e fitas de borracha.

³² *Kit* de roupas carregadas no *bikepacking*: da esquerda para a direita e de cima para baixo: par de chinelos; *bikepacking*; corta vento de frio; conjunto de agasalho; saco plástico azul; camisa de ciclismo; toca de proteção do Sol; lenço azul de proteção do pescoço; lenço preto e verde de proteção do pescoço; camiseta; dois pares de meias; e quatro peças íntimas.

efetivamente, ocorreu para diminuir o peso em algumas gramas. Talvez, alguns gramas possam parecer pouco para quem nos lê. No entanto, no trabalho de campo, pedalando, fizeram muita diferença quando se estava cansado.

2.3 Cicloturistas da pesquisa

Foram entrevistados 27 cicloturistas, todos maiores de idade, entre 18 e 74 anos, sendo: 16 de São Paulo (três da capital), oito de Minas Gerais, um do Paraná (capital), um de Pernambuco e um de Santa Catarina. Essa amostra por região vai ao encontro dos relatórios do CF, que apontam a maior presença de cicloturistas da região Sudeste; neste caso, dos estados de São Paulo e Minas Gerais. Entre eles, oito foram escolhidos intencionalmente (Lakatos; Marconi, 2003): Adriano Monteiro, Alexandro Passos da Costa, Antônio Olinto Ferreira, Dayvid Herbert Pompeu Teodoro, Helton Junqueira, Rafaela Asprino, Ricardo José e Samir Naddur da Silva; e 19 escolhidos aleatoriamente: Ayrton Vignola Júnior, Anselmo do Prado, Claudiney de Souza, Eldo Ern, Fabiano dos Santos, Fernando José Bissoli, Flávio Paulino Martins, Lucas Marques Muniz, Lucas Penachine de Barros, Michael Ramos, Pedro Henrique Silvestrim de Souza, Rafael Araújo, Renato Russo, Ricardo Luiz de Andrade, Robson Santos Pires, Severino Cristiano da Silva, Thaís Elaine Piva Lopes, Vivian Renney Matufuzi e Wagner Donizete Machado. Cada um dos cicloturistas escolhidos intencionalmente tem uma razão para tal, como apresentamos a seguir.

Os primeiros entrevistados desta pesquisa, Antônio Olinto Ferreira e Rafaela Asprino, ocupam um lugar fundamental na história do cicloturismo no Brasil, sendo precursores da prática ainda nos anos de 1990. Chegou-se até o casal mandando uma mensagem, via *e-mail*, e apresentando a pesquisa. No mesmo dia, Antônio Olinto respondeu e a entrevista foi agendada via *Zoom Cloud Meetings*.³³

Antônio Olinto e Rafaela Asprino se conheceram praticando o cicloturismo no Caminho da Fé. Eles se casaram e deram a volta ao mundo de bicicleta. Atualmente, moram em um *motorhome*³⁴ e vivem da divulgação do cicloturismo. Eles fazem palestras e escrevem guias de

³³ *Zoom Video Communications (Zoom)*: é uma empresa, que oferece um serviço virtual para conferências de vídeo e áudio, compartilhando conteúdo e bate-papo em dispositivos móveis, *desktops*, telefones e sistemas de sala. Trata-se de uma empresa de capital aberto com sede em San Jose na Califórnia (Disponível em: <https://zoom.us/pt-pt/about.html>).

³⁴ “Veículo recreativo é o termo comumente utilizado para definir todos os veículos equipados com espaço de convivência e amenidades encontradas em uma residência” (Houaiss, 2021).

cicloturismo, que são vendidos e sustentam as cicloviagens que realizam. Um desses guias é o Guia Caminho da Fé (Ferreira; Asprino, 2018), uma referência para quem deseja percorrer o caminho de bicicleta e que foi utilizado para esta tese. Através de seus guias, já mapearam no Brasil mais de 8.000 km de rotas de cicloturismo.

Antônio Olinto é paranaense de Curitiba, tem cerca de 50 anos de idade, formou-se em advocacia e, devido ao destino, recebeu uma indenização de um emprego que possuía e empreendeu sua primeira volta ao mundo de bicicleta. Rafaela Asprino é de São Paulo, nascida na Zona Norte, no bairro de Tucuruvi. Começou a utilizar a bicicleta para fazer pequenos passeios no bairro. Aos poucos, foi gostando de andar de bicicleta e começou a empreender cicloviagens mais longas.

Alexandro Passos da Costa percorre o CF desde a sua inauguração, em 2003, sendo uma fonte importante para compreender as transformações do Caminho ao longo de sua formação. Ele é um organizador amador de pedais na região de Campinas/SP e, eventualmente, organiza grupos de cicloturistas para percorrerem o CF. Conheci Costa em Borda da Mata/MG e, desde então, é parceiro de pedal. Trata-se de um cicloturista muito experiente, que muito nos ensina em relação à bicicleta e ao cicloturismo no CF.

Helton Junqueira, multiesportista, foi escolhido em função de ser um organizador de eventos de cicloturismo promovido em trechos do Caminho da Fé. Trata-se de um tipo significativo de cicloturismo, principalmente, porque, de alguma maneira, introduz as pessoas no mundo da bicicleta, seja com o cicloturismo, seja com o ciclismo. Ele tem uma maneira particular de traçar as suas rotas de cicloturismo, que, segundo ele, gosta de colocar alguma dificuldade para os cicloturistas realizarem as suas propostas de pedal. Há uma conversa entre os cicloturistas que participam dos pedais promovidos por ele, a qual diz que “os pedais do Helton são fogo!”

Os outros 23 cicloturistas trazem conhecimentos sobre a experiência do cicloturismo no Caminho. A maioria deles foi encontrada aleatoriamente durante o trabalho de campo. Todos apresentam uma visão sensível de como vem ocorrendo o cicloturismo. Cada um deles, além da predisposição em colaborar com esta pesquisa, possui particularidades e qualidades em relação à prática do cicloturismo, que engrandecem esta tese. Sem eles, seria difícil compreender como o cicloturismo vem acontecendo no CF.

Além dos 27 cicloturistas entrevistados, foram, também, entrevistados o peregrino Giuliano Cardone, que acompanhamos por um trecho do Caminho entre Ouro Fino/MG; e João Alberto; e um dono de farmácia em Brazópolis/MG, na Serra da Luminosa.

A entrevista de Giuliano Cardone é importante, porque, além de peregrino, ele é, também, cicloturista e, por isso, traz percepções cruciais entre o cicloturismo e a peregrinação. Quando percorria o Caminho, ele exercia o cargo de chefe de uma Unidade de Terapia Intensiva (UTI) no estado de São Paulo, sendo responsável por 44 profissionais dela e estando na linha de frente da pandemia. Ele estava se preparando para percorrer a pé o Caminho de Santiago de Compostela, na Espanha, quando foi pego de surpresa pela pandemia do novo coronavírus. Entre os 16 e 19 anos, foi *hippie* e, segundo ele, foi quando começou a gostar de viajar.

Ele tem uma percepção importante sobre o cicloturismo, pois as suas observações vão no sentido de quem tem na caminhada de peregrinação uma forma de ver o CF de forma lenta, ou seja, na velocidade de um peregrino andando e, ao mesmo tempo, enquanto cicloturista, vê o Caminho sob a perspectiva da velocidade. Além disso, em tempos de pandemia em que as mortes impactaram profundamente os espíritos de bom senso e sensíveis, conversar com Giuliano Cardone, chefe de uma UTI, foi uma experiência diferenciada, daquelas em que nos perguntamos profundamente qual o nosso propósito na vida e o que queremos realmente.

João Alberto, por sua vez, foi uma pessoa entrevistada por um golpe de sorte. No percurso, antes de chegar à Luminosa, fui picado por um marimbondo na panturrilha da perna direita. Devido à alergia a picada de insetos, utilizei uma pomada no ferimento, ingeri um medicamento e busquei ajuda num lugarejo conhecido como Luminosa, bairro de Brazópolis/MG, a uns seis km do local do ocorrido, numa farmácia local, onde estava João Alberto.

Ele é advogado trabalhista formado pela Universidade de Taubaté (UNITAU) e morava no bairro da Lapa, em São Paulo. Percorreu, há tempos, a pé, o CF com a esposa, que é farmacêutica. Ao passarem pela Luminosa, a esposa teve uma dor de cabeça e não havia farmácia no lugar. De acordo com ele, como já vivia uma vida agitada em São Paulo, resolveu mudar de vida e abriram uma farmácia em Luminosa. João Alberto é escalador e utiliza a bicicleta para lazer. Já percorreu o CF à noite em peregrinação e, também, à noite, o Caminho de Santiago de Compostela. A sua entrevista foi primordial para esta pesquisa, uma vez que ele possui uma visão do cicloturismo a partir, também, de quem está na farmácia vendo e interagindo com os cicloturistas do caminho.

Por fim, embora não sejam entrevistados para esta tese, contou-se com o auxílio técnico dos multiesportistas Rogério Malkomes Mendes (Tuco) e Ramirez Sousa Medeiros (Pizi), cicloturistas e ciclistas experientes, que, em situação de dúvidas, foram mobilizados para ajudar

a saná-las. Assim, algumas ideias que aqui são apresentadas são frutos de debates acalorados com eles sobre o CF.

2.4 Dia a dia no campo em tempos de pandemia

A rotina no trabalho de campo praticamente foi a mesma seguida pela maioria dos cicloturistas, que percorrem o CF, como tive oportunidade de observar e compartilhar em diversos momentos. Foi habitual hospedar-se nos lugares de partida, dormir às 22 horas, acordar às 5h30, tomar café da manhã na hospedagem, tomar banho, fazer 30 minutos de alongamento, sair entre 7 horas e 7h30; parar a cada dez km para descansar e hidratar-se, utilizar o tempo necessário para anotações, interações com cicloturistas e pessoas do CF, chegar ao ponto de destino entre 13 e 15 horas, hospedar-se, conhecer as diversas localidades de bicicleta e interagir com as pessoas, principalmente procurando cicloturistas, jantar e recolher-se.

Tivemos duas experiências completamente diferentes em relação ao cicloturismo no CF: a primeira envolveu a imediata abertura do Caminho e a circulação de poucos cicloturistas em um lugar quase deserto; e a segunda envolveu o congestionamento de bicicletas em um lugar, que deixou de ser quase deserto para se tornar uma rota de cicloturismo procuradíssima “pós-pandemia”.

Não é nossa intenção avaliar esses efeitos. Entretanto, para contribuir com futuros estudos, apresentamos o que encontramos no CF em termos de isolamento e distanciamento social. Sendo assim, procuramos demonstrar, na sequência, algumas situações, que presenciamos no dia a dia do cicloturismo e como se deu a relação com os municípios, as hospedagens, os cicloturistas e a visita à Basílica de Aparecida.

Com as exceções de Pindamonhangaba/SP, com mais de 165 mil habitantes (Censo, 2022), Guaratinguetá/SP, com mais de 120 mil habitantes (Censo, 2022) e Campos do Jordão/SP com pouco mais de 50 mil habitantes, os municípios que compõem o CF possuem, em média, entre 5 mil e 30 mil habitantes³⁵. Além disso, há lugarejos, que não chegam a uma centena. Sendo assim, pudemos vivenciar, na prática, a pandemia nas zonas urbana e rural do CF.

³⁵ Embora Aparecida/SP tenha pouco mais de 36 mil habitantes, o fluxo de turistas chega a quase 1 milhão mensal em função da Basílica de Nossa Senhora (Gaudiumpress, 2021).

Nosso deslocamento para iniciar o Caminho entre o lar e o município de Águas da Prata/SP se deu com carro. Um amigo e uma amiga nos deixaram no destino com a bicicleta e a bagagem e ajudaram-nos voltando com o automóvel. Após nos hospedarmos, ainda no fim de tarde, fomos passear. Talvez, tenha sido uma das experiências mais inéditas, que tivemos na vida: o município estava deserto bem como o hotel onde ficamos hospedados, com o detalhe de que só tínhamos nós de hóspedes.

A situação de “deserto” se repetiu ao longo de quase todo o CF. Municípios fechados e uma ou outra farmácia e padaria abertas. Imaginávamos, várias vezes, que estávamos vivendo um filme de ficção científica, destes em que a humanidade desaparece. A sensação é de apropriação do mundo e, ao mesmo tempo, de um sentimento de angústia ao se apropriar do nada; ou seja, de que adianta o mundo sem as pessoas?

A proibição para que as pessoas não pudessem sair de casa, ou *lockdown*, palavra estrangeira usada pelos meios de comunicação, que mais confundiram a maioria da população brasileira do que esclareceu, foi decretada pelos poderes municipais ao longo do CF. Apesar disso, as hospedagens foram autorizadas a continuar a receberem hóspedes. Vale destacarmos que o carimbo para o Passaporte da Fé voltou a ser utilizado oficialmente pelas hospedagens cadastradas pela AACF.

Talvez, uma das primeiras vítimas da COVID-19 no CF tenha sido o espaço público, que se tornou vazio (Figura 7). O espaço público pode ser entendido como o local das trocas simbólicas entre os cidadãos, em que têm lugar as mediações políticas fundamentais, que constituem as sociedades democráticas (Esteves, 2003). Os espaços públicos, , são espaços de lazer e sociabilidades utilizados, principalmente, pelos residentes para a prática de numerosas atividades de descanso, entretenimento e encontro com a natureza, impulsionando a busca por qualidade de vida (Mendonça, 2007).

Figura 7: Estação de trem em Águas da Prata/SP



Fonte: arquivo pessoal, 2020.

Nos pequenos municípios do CF, o principal espaço público, geralmente, é a praça central em frente à Igreja Matriz (Figura 8). Esse é um lugar de convivência de grande funcionalidade social, principalmente para as pessoas idosas, que costumam ir à missa em diversos horários do dia. Além de um espaço para realizar as obrigações religiosas, o encontro para as rezas acaba sendo, também, um espaço para o lazer e encontros sociais.

Figura 8: Praça em frente à Igreja Matriz de Ouro Fino/MG



Fonte: arquivo pessoal, 2020.

A pandemia condenou crianças, jovens, adultos e idosos de todas as classes sociais a ficarem em casa e interromperem as suas ações no espaço público. Conforme ouvimos de uma funcionária de uma pousada em Paraisópolis/MG, ela não via a hora de a Igreja voltar às

atividades normais, pois a sua mãe, uma idosa de 82 anos de idade, estava impaciente dentro de casa, querendo “fugir para a rua”.

Segundo a dra. Maria Lúcia Seidl de Moura (2021, p. 1), professora do Instituto de Psicologia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), com 74 anos de idade, e refletindo sobre a sua condição etária e a saúde mental dos idosos, os primeiros impactos da pandemia sentidos pela população idosa, considerada de risco, foram: “sentimentos de medo, ansiedade, estresse e mesmo raiva”. Esses sentimentos foram relatados através de vários casos, que ouvimos de diferentes pessoas, as quais tentavam manter idosos e crianças em isolamento social dentro de casa.

Ao mesmo tempo em que as pessoas ficavam isoladas dentro de casa, tivemos a oportunidade de conversar com o senhor Jorge, um simpático velhinho de 80 anos de idade, que pedalava uma bicicleta de passeio, vermelha e muito pesada. Ele circulava pelas ruas do distrito de Crisólia, em Ouro Fino/MG. De acordo com ele, devido à pandemia, era necessário encontrar alguma atividade, para que não ficasse em casa e enlouquecesse. Assim, resolveu reformar uma velha bicicleta e começar a dar voltas pelo bairro. Com a relutância dos filhos, acabou ganhando a tão desejada liberdade e estava muito feliz com a atividade.

Para Moura (2021), a sabedoria favorece a resiliência e é uma capacidade, que pode ser desenvolvida para lidar com as crises, enfrentando as dificuldades, traumas, tragédias e ameaças. Ainda, afirma que, apesar de os idosos representarem um grupo de risco, nem sempre reagem de maneira negativa às condições adversas da pandemia: “Com sua sabedoria, [os idosos] podem apresentar resiliência e manter sua saúde mental e razoável bem-estar” (Moura, 2021, p. 2).

Ainda sobre o espaço público, encontramos duas situações muito peculiares. A primeira foi em relação aos bancos de praças de jardins públicos. Geralmente, os moradores do interior de Minas, ainda, têm o hábito de se sentarem nas praças públicas para conversar e ver a vida passar. Outras levam crianças para passear, comer pipoca ou tomar sorvete; uma atividade muito corriqueira. Com a pandemia, algumas Prefeituras foram obrigadas a intervir e cercar as praças com fitas adesivas reflexivas, no intuito de impedir que algumas pessoas insistissem em aí se encontrar. Ainda, alguns municípios chegaram a retirar os bancos dos jardins.

Diferentemente da rua, que é um espaço de circulação, a praça é um “lugar intencional do encontro, da permanência, dos acontecimentos, de práticas sociais, de manifestações de vida urbana e comunitária e de prestígio” (Lamas, s.d, p. 102), elas exercem funções estruturantes

significativas. Segundo Lamas (s.d.), nas cidades grandes, tradicionais, as praças estabelecem relações do vazio com os edifícios e definem as limitações do cenário urbano. Nas pequenas cidades do CF, elas parecem justamente ampliar os espaços vazios, e ver e ser visto na praça é sinônimo de prestígio e constatação de vida comunitária.

Para nós, cicloturistas “estrangeiros” no CF, “enfeitados” com roupas coloridas de cicloturista, a praça nos permite ser vistos e, imediatamente, reconhecidos como os de fora. A vantagem, então, é que a praça é um lugar acolhedor, de troca de ideias, justamente por ser um espaço público livre e propício para o convívio social. Ela, de alguma maneira, organiza a circulação e convida para apreciar os jardins e canteiros e a se sentar em seus bancos.

Nesse momento de pandemia, não pudemos nos sentar nos bancos das praças, pois eles estavam interditados por medidas higiênicas. Ao conseguir comprar uma marmitta, por exemplo, éramos obrigados a nos sentar no meio fio das praças, muitas vezes ao lado dos bancos interditados, para nos alimentarmos. Nessa posição, o mundo fica acima de nós. Ele se torna vertical. O mundo cresce à nossa volta e tudo está para cima. Há uma mudança de olhar e de sentir a praça e o espaço urbano.

Outra situação peculiar, que observamos em relação aos municípios do CF, foi o que diz respeito à mudança de endereço momentânea de muitas famílias da zona urbana para a zona rural. Algumas famílias, como explicou um dono de padaria em Andradas/MG, bem como um morador do distrito de Luminosa (Brazópolis/MG), municípios distantes em 180 km entre eles, possuem parentes, que moram na zona rural. Sendo assim, decidiram deixar as suas casas na zona urbana e partiram para o isolamento social na roça. Outros são proprietários de sítios, que são utilizados para passarem momentos de lazer aos finais de semana. Eles, também, passaram a morar, temporariamente, na roça.

No início, como pesquisador, desconfiamos das afirmações em relação a essas mudanças. Contudo, começamos a perceber que muitas casas da zona rural estavam com famílias inteiras residindo nelas. Mas, a principal evidência veio quando nos deparamos com uma placa em uma porteira no município de Tocos do Moji/MG com a seguinte advertência: “não ultrapasse a porteira, estamos de quarentena familiar”.

Mais estudos precisam ser empenhados para averiguar a mudança de casa de cidadãos para a zona rural durante a pandemia no Brasil. Entretanto, parece que esse foi um fenômeno, que se deu em vários lugares do País. Nery e Portuquez (2021, p. 226)), estudando a zona rural durante a pandemia no município de Ituiutaba, no oeste mineiro, há 670 km de Belo Horizonte, afirmam que “qualquer lugar onde potencialmente pode ocorrer aglomeração de pessoas é

considerado espaço de risco biológico-sanitário, de forma que muitas pessoas procuraram o meio rural para fugir da pressão social exercida pela grande pandemia global”. Ainda, prosseguem os autores:

O meio rural é mais amplo, aberto, pouco habitado, de forma que propicia uma sensação de liberdade e proteção, o que não ocorre na área urbana, onde frequentemente são decretadas medidas de restrição ao trabalho, ao consumo, à circulação e ao convívio social. O rural, nesta perspectiva, se apresenta como a alternativa à liberdade perdida no meio urbano, pois a concentração reduzida de população permite o lazer, a contemplação, o habitar e o turismo de maneira mais livre e com riscos mais reduzidos (Nery; Portugal, 2021, p. 226).

Enquanto famílias inteiras praticavam o isolamento social nos mundos urbano e rural, nós continuávamos no dia a dia do cicloturismo e nos hospedávamos em pousadas e hotéis. No geral, as hospedagens seguiam rígidas regras de higiene, como a obrigatoriedade de utilização de máscara protetora, disponibilização de álcool em gel e distanciamento entre as pessoas embora, em todas as pousadas onde ficamos, estas estavam pouco ocupadas. Alguns hotéis entregavam a roupa de cama lacrada em sacos plásticos (lençóis, fronha e cobertores), sendo que nós tínhamos de arrumar a própria cama.

O café da manhã nos hotéis obedeceu a duas formas de serem servidos: no quarto ou no saguão de alimentação com distância entre as mesas. Já em relação às pousadas, em sua maioria em residências familiares transformadas em hospedagem, o café da manhã era servido na mesa de refeições da família e, via de regra, juntamente com a família presente. Acreditamos que esse foi o maior risco de contaminação, que acabamos correndo e oferecendo ao mesmo tempo.

Quanto aos cicloturistas, a maioria que encontramos no caminho e com quem tivemos oportunidade em circular próximo e, inclusive, entrevistar alguns, estava praticando assim como nós o cicloturismo solo, sem carro de apoio e carregando a própria bagagem. Na sequência, encontramos, também, nas mesmas condições, cicloturistas em dupla e, por fim, acompanhamos dois grupos de cicloturistas, que percorriam o CF com, aproximadamente, dez membros cada. Estes contavam com caminhonete como carro de apoio e toda infraestrutura para piquenique.

Os cicloturistas, de maneira geral, não pareciam estar excessivamente preocupados com a pandemia e a contaminação em si. Com isso, não queremos dizer que estivessem irresponsavelmente percorrendo o caminho no sentido de não manterem distanciamento social, utilização de máscaras ou outras medidas preventivas. A impressão que tivemos vai no sentido

de percebermos que o exercício físico, o estar fora de casa e a sociabilidade em relação às outras pessoas eram fatores mais importantes do que a própria pandemia. A partir daí, começamos a entender que, muitas vezes, mesmo em meio a crises avassaladoras, como em uma pandemia, o lazer tem um papel primordial e uma capacidade revolucionária em torno de si.

Todos os cicloturistas, que acompanhamos e entrevistamos, com exceção de um, estavam praticando o isolamento social em casa. Portanto, não estavam de férias ou aproveitando o fim de semana, ou feriados prolongados, ou qualquer coisa do gênero; ou seja, não estavam circunscritos ao tempo livre. Então, começamos a nos indagar: os cicloturistas poderiam estar descansando e se isolando do vírus dentro de suas casas, no entanto, por que estavam percorrendo o CF? Por que estavam rompendo a condição do isolamento social voluntariamente para praticar um exercício físico ao ar livre, confraternizando felizes, em uma prática de lazer de uma atividade, que, levada às últimas consequências, tem valor por si mesma, isto é, andar de bicicleta?

A resposta que acreditamos e que faz sentido está diretamente ligada no conceito do lazer. Então, vejamos. Segundo Gomes (2014), o conceito de lazer teve o seu ápice no século XIX, na Inglaterra da Revolução Industrial, como um tempo do “não trabalho”. Nesse contexto histórico-social, novas configurações surgiram nos centros urbanos, afetando diversas dimensões da vida e impactando as noções de tempo e espaço. Ao lazer, então, em oposição ao trabalho, foram-lhe atribuído valores, como improdutividade, prazer e liberdade, sendo chamado de tempo livre, cuja percepção se difundiu nas sociedades ocidentais, estando presentes até os dias de hoje. Essa visão, continua Gomes (2014), foi enfatizada por Dumazedier (1976), que entendia que o lazer foi consequência do desenvolvimento da tecnologia e, por isso, resultado das sociedades modernas industriais e urbanas. Sendo assim, o lazer seria uma liberação diária do tempo no fim de um dia de trabalho, da semana, das férias e quando o indivíduo se aposenta. Desse modo, o lazer é condicionado ao trabalho e o tempo livre aos contextos urbanos industriais, que fragmentam o espaço e o tempo. Essa visão guarda uma lógica de linearidade de modelos ocidentais capitalistas como ideais de progresso a serem alcançados.

Esse conceito de lazer representa uma realidade como uma espécie de um mapa. Ou seja, embora indique um território, não significa que o reproduza com exatidão de detalhes, sendo apenas um guia. Ainda, não se trata de um conceito de lazer neutro, uma vez que valoriza o trabalho como supremo a todas as coisas. Trata-se, como apontado por Lafargue (1983, p. 9),

de uma alienação do trabalho e de uma utópica “libertação plena da humanidade [que] diz respeito ainda ao dia a dia de cada trabalhador”, inclusive presente até os dias de hoje.

Na perspectiva de Gomes (2014), a visão do lazer enquanto oposição ao trabalho não é suficiente para problematizar a complexidade do século XXI. Isso ficou claro quando observamos os cicloturistas percorrendo o CF em meio à pandemia. Embora estivessem praticando isolamento social devido à circulação de um vírus mortal, os cicloturistas romperam esse isolamento. Naquele momento da pandemia, para muitas pessoas que puderam, o trabalho foi deixado de lado em oposição à vida. Mesmo assim, se pensarmos profunda e filosoficamente em relação aos cicloturistas que percorriam o CF, o risco de vida foi deixado de lado e, em seu lugar, arriscaram-se a pedalar e, possivelmente, serem contaminados.

O lazer, então, como aponta Gomes (2014), é uma necessidade humana em uma dimensão cultural e ocorre como uma possibilidade de liberdade de escolha. Os cicloturistas, que percorriam o CF em meio a condições pandêmicas, mais do que se arriscarem a estarem fora do isolamento social, estavam vivenciando as suas capacidades de escolhas mesmo que fossem contaminados. Os cicloturistas demonstraram uma prática de lazer em um momento absolutamente complexo e vivenciado por toda a humanidade. Não é intenção desta tese esgotar este assunto, mas evidenciar que mais estudos precisam ser realizados para se entenderem as feições do lazer e os seus significados singulares para os cicloturistas, que, ludicamente, renunciaram a sua segurança em função da vivência do pedal.

Trata-se de constatar que mais do que coragem, atrevimento, irresponsabilidade ou o que quer que seja designado pejorativamente em função do ato de pedalar, de uma necessidade humana, é como respirar quando se está sem ar. Nesse caso, respirar pedalando uma bicicleta ao ar livre e distanciando-se responsabilmente de outras pessoas foi como arejar o espírito. Assim, o lazer demonstrou que possui significados e sentidos, que dialogam com todas as dimensões da vida, como o trabalho, o não trabalho; enfim, até com a morte. O lazer é recheado de conflitos e contradições. Isso, também, ficou claro no comportamento dos cicloturistas.

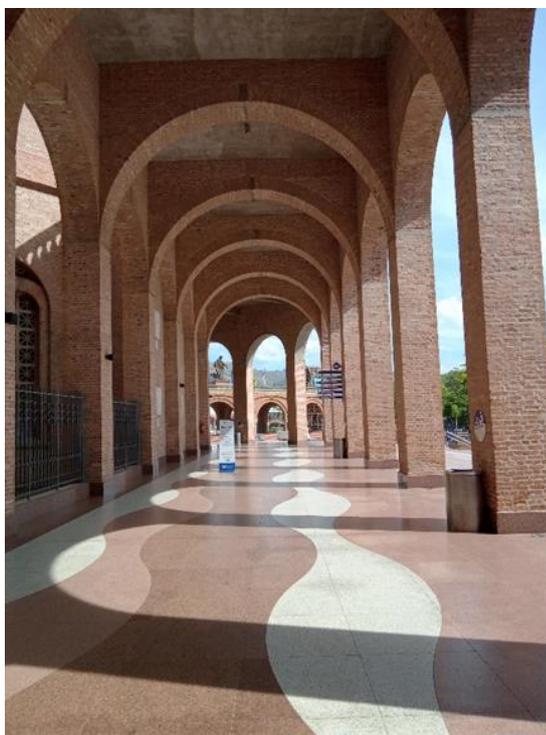
Por um lado, como nos ensina Gomes (2014), o lazer reproduz uma ordem social, capitalista, socialista, neoliberal etc.; por outro, produz novas relações. Por isso, ao vivenciarmos o dia a dia dos cicloturistas no CF, afirmamos que a prática do cicloturismo em meio à pandemia foi revolucionária e demonstrou que o lazer não é ligado apenas à dicotomia com o trabalho, mas a uma dicotomia muito mais séria: vida x morte. A vida venceu e os cicloturistas assim como o seu Jorge, o simpático velhinho de 80 anos de Crisólia (Ouro

Fino/MG), que reformou a bicicleta para “fugir” de casa, demonstraram resiliência e sabedoria em uma prática de lazer.

A primeira ciclovagem no CF, então, foi marcada por “cidades desertas” e muito medo das pessoas em relação à contaminação. Mas, embora a ciclovagem tenha sido marcante em um tempo de pandemia, mais marcante, ainda, foi visitar o vazio Complexo Turístico de Nossa Senhora Aparecida.

A Basílica de Aparecida recebe milhões de pessoas todos os anos para visitarem a santa. Toda a infraestrutura da igreja, então, é preparada para atender a milhares de pessoas todos os dias. Quando chegamos no dia 25 de setembro de 2020 dentro do Complexo Turístico, deparamo-nos com a ausência de pessoas em meio a uma arquitetura fantástica de um prédio de tijolos à vista e belos vitrais (Figuras 9, 10 e 11). Possível era escutarmos a própria respiração tal o silêncio que nos cercava. Segundo disseram algumas funcionárias do templo religioso com anos de trabalho ali, nunca haviam vivenciado uma situação dessa natureza. Ainda, diziam que havia uma tristeza no ar, que o espaço estava vazio.

Figura 9: Corredor externo da Basílica de Aparecida



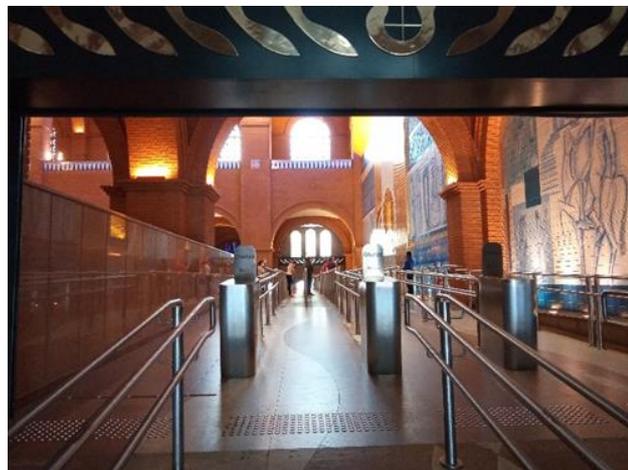
Fonte: arquivo pessoal, 2020.

Figura 10: Lateral Sul da Basílica de Aparecida



Fonte: arquivo pessoal, 2020.

Figura 11: Rampa de acesso para visitação à imagem da santa



Fonte: arquivo pessoal, 2020

Analisando essas imagens, podemos entender que o espaço não é algo que podemos perceber, mas algo que permite ser percebido. Em dias normais de visitação, por exemplo, a rampa de acesso para visitação à imagem da santa estaria com fila em seus quatro corredores disponíveis. Nesses dias, então, talvez não repararíamos o belo espaço arquitetônico.

O município de Aparecida/SP, também, estava praticamente vazio e os comerciantes reclamavam da ausência de clientes. Foi possível circular de bicicleta e conhecer um pouco o centro da zona urbana.

Mas, se em setembro de 2020 a ciclovagem para Aparecida foi realizada em condições pandêmicas, “desérticas”, no ano de 2021, a situação foi completamente diferente. Com a vacinação contra a COVID-19 no País em andamento há dez meses³⁶, havia uma sensação no ar no CF de que a pandemia havia chegado ao final. Cicloturistas surgiam de todos os lugares do Brasil. Particularmente, nunca havíamos presenciado tantos cicloturistas de uma só vez.

Partindo de Águas da Prata/SP com destino a Aparecida/SP, percorremos, pela segunda vez, o ramal principal do CF, entre os dias 04 e 17 de outubro de 2021. Sabendo que a procura por hospedagem no mês de consagração à Nossa Senhora é a mais requisitada, fizemos reservas nas hospedagens ainda no mês de julho. Contudo, ao ligarmos para hotéis e pousadas, constatamos que muitos estabelecimentos já se encontravam quase lotados, o que demonstrava o que encontraríamos pela frente.

Dormimos em Águas da Prata/SP do dia 03 para o dia 04 de outubro. O café da manhã nas hospedagens era servido em salões de alimentação, mantendo a distância de 1,5 m entre as mesas bem como a exigência de máscaras e álcool em gel nas áreas coletivas. Apesar dessas precauções, sentimo-nos vulneráveis, pois, do lado de fora das hospedagens, era como se a pandemia houvesse terminado.

Os cicloturistas se aglomeravam em grupos e confraternizavam entre si; muitos, inclusive, sem máscara. A distância entre as pessoas não era respeitada. O comércio em geral, necessitando recuperar-se das perdas econômicas do ano anterior, não conseguia controlar o volume de cicloturistas em seus estabelecimentos e, no fundo, acreditamos que estavam achando isso muito positivo.

Para nos precavermos do vírus, então, adotamos uma nova estratégia metodológica: tomar o café da manhã mais tarde, por volta de 8 horas, quando já não havia aglomeração de cicloturistas.³⁷ Na sequência, ao partir para o pedal, acelerávamos a velocidade para ir ao encontro dos cicloturistas no caminho. Quando os encontrávamos, procurávamos pedalar à

³⁶ A vacinação contra a COVID-19 foi iniciada no dia 17 de janeiro de 2021 no estado de São Paulo. Com a presença do governador, João Dória, a primeira pessoa a ser vacinada foi a enfermeira Mônica Calazans (Folha de São Paulo, 18/01/2021).

³⁷ Os peregrinos costumam tomar o café da manhã no meio da madrugada, pois procuram iniciar o CF por volta de 3 horas. Já os cicloturista, costumam tomar o café às 6 horas.

distância e, durante as paradas, utilizávamos máscara de proteção facial. Fomos muito criticados por alguns cicloturistas por utilizarmos máscara e escudo protetor. Eles ridicularizavam a pandemia e a nossa atitude. Procuramos levar os comentários na “esportiva”, como se diz no ditado popular, e demos prosseguimento à pesquisa de campo na convicção de que estávamos no caminho certo em nos proteger. Afinal, já estávamos em um trabalho de campo, arriscando-nos pela segunda vez.

Ao longo das principais montanhas do CF, presenciamos um cenário inimaginável: o congestionamento de bicicletas. Chegamos a contar, em certa ocasião, na subida da Serra do Caçador, em Estiva/MG, entre 300 e 500 cicloturistas em fila aguardando a sua vez para poderem subir. Os carros de apoio, também, faziam fila e havia uma profusão de portas e portamalas abertos emitindo os mais variados estilos musicais com pessoas dançando em cima das caçambas das camionetes e bebendo cerveja. Além de tudo isso, vale destacarmos, também, que o número de motocicletas e *jeeps* que percorriam o CF foi muito intenso também.

Ao terminarmos uma entrevista com o cicloturista Dayvid Herbert Pompeu Teodoro (2021), que havia percorrido o CF no feriado de 07 de setembro de 2021, este, assim, se expressou quando indagamos se gostaria de acrescentar algum comentário. Assim, ele se expressou: “Teve muito carro, o pessoal com som e bebedeira. Teve muito movimento de carro, gaiola e moto de trilha. Teve até caso de ciclista pedindo para moto andar mais devagar e o cara jogou a moto em cima do ciclista, entendeu?” (Teodoro, 2021)

O ano de 2021 foi um ano atípico para o cicloturismo no CF. Até então, não havíamos presenciado esse tipo de utilização do Caminho. Segundo Doris Ruschmann (1997), os impactos do turismo, frequentemente vezes, estão relacionados em função das diversas modificações, que são provocadas no processo de desenvolvimento do turismo como um todo e do produto turístico³⁸ nos destinos em si. Muitas vezes, os impactos são consequências, e não causa. Assim, há um processo complexo, que pode envolver os turistas e as comunidades receptoras bem como as relações entre os próprios turistas, devendo-se levar em consideração as diferenças econômicas, culturais e sociais de todos os envolvidos no processo (OMT, 1993).

Os impactos do turismo podem ser positivos ou negativos e envolvem, em maior ou menor grau, a natureza das sociedades em que eles ocorrem. A expansão de como ele ocorre

³⁸ Produto turístico é um “conjunto de atrativos, equipamentos e serviços turísticos acrescidos de facilidades ,localizados em um ou mais município, ofertados de forma organizada por um determinado preço” (Brasil, 2010, p. 24).

não depende somente da quantidade de turistas, mas da qualidade ou dos “tipos” de turistas, que frequentam um destino. O turismo, também, muitas vezes, é criticado pelos impactos socioculturais negativos que causa nas comunidades locais, sobretudo naquelas, cujas dimensões são menores e mais tradicionais (OMT, 1993).

Apesar de reconhecermos que, ao longo dos feriados prolongados, possa haver excessos cometidos pelos turistas, em geral, provocados pelos seus mais diferentes meios de transporte, essa não é uma situação corriqueira, que ocorra com frequência no CF, a ponto de poder generalizarmos que isso se repita constantemente. O que queremos dizer é que entendemos que o problema se deu como um fato inédito no ano de 2021. Embora mais estudos precisem ser realizados, isso aconteceu, muito provavelmente, como consequência do isolamento social a que muitas pessoas foram submetidas durante a pandemia da COVID-19.

O aumento da busca por atividades físicas em lugares ao ar livre e em contato com a natureza parece ser um fenômeno generalizado do “pós-pandemia”. Por exemplo, em relação a isso, entre os 27 cicloturistas entrevistados, nove percorriam o Caminho pela primeira vez.

No geral, então, a segunda entrada no CF consistiu em um maior distanciamento social em meio a uma grande quantidade de cicloturistas. A chegada à Aparecida/SP, também, foi marcada por um imenso volume de bicicletas (Figura 12) a ponto de a Basílica disponibilizar um pároco específico na área externa para recebê-los e convocá-los à missa.

Figura 12: Área externa da Basílica de Aparecida



Fonte: arquivo pessoal, 2021.

Diante dessas situações, a metodologia teve de ser adaptada durante a pesquisa para proteção do pesquisador e pesquisados. Uma estratégia eficiente foi alterar os horários de saída

das hospedagens para percorrer o Caminho. Desta maneira, tinha-se menor contato possível durante o café da manhã com os cicloturistas. Outra prática adotada foi acompanhar os cicloturistas à distância. Quando havia abordagem, mantinha-se o distanciamento social, uso de máscara e protetor facial. À noite, nas hospedagens, a alimentação ocorria via entrega de lanches e refeições. Nas visitas a praças e outros locais, a distância em relação aos cicloturistas era mantida. Porém, mesmo assim, foi possível conversarmos com vários deles e observarmos como se comportavam.

O Caminho da Fé é muito desgastante fisicamente; com a bicicleta carregada, ele se torna ainda mais cansativo. Pedalei praticamente o Caminho todo e apenas em pouquíssimos trechos houve necessidade, para vencer uma montanha ou outra, de descer da bicicleta e empurrá-la. Quase sempre que chegava a um município, entre 30 km e 40 km já tinham sido pedalados. O problema, no entanto, não era a distância a ser percorrida, mas a elevação ou a altimetria.

Embora os municípios sejam próximos uns aos outros, com média entre 30 e 40 km, a topografia é elevada e acidentada. O Caminho, também, mexe com a imaginação e com os limites psicológicos dos cicloturistas, que, muitas vezes, acham que não vão conseguir realizar a cicloviagem. Todavia, encontrar cicloturistas no Caminho não é algo raro. Esses encontros casuais acabam servindo como incentivo para continuar pedalando e seguindo em frente.

Nove dias de cicloviagem foram realizados sob o Sol forte da manhã e outros nove com chuva e frio. Felizmente, estava preparado com roupas para as adversidades do clima. No entanto, mesmo assim, em alguns momentos, as roupas não aguentaram a quantidade de água e encharcaram. Outra questão importante diz respeito ao calçado. No estilo de cicloturismo praticado, ou seja, de investigação e pesquisa, houve, frequentemente, paradas para interação com pessoas e com a natureza à volta. Sendo assim, em um terço da cicloviagem, foram utilizadas sapatilhas³⁹ e, no restante, tênis.

As sapatilhas são ótimas para proteger os pés de pedras e galhos, dando segurança, estabilidade e conforto (Alencar; Matias, 2010). Entretanto, por ficarem fixas aos pedais, sempre nas paradas, era necessário desencaixá-las para realizar a descida da bicicleta. Isso demandava parar em lugares seguros para evitar quedas. Logo, foi percebido que as sapatilhas

³⁹ Sapatilha é um calçado “rígido ou semirrígido associado a um componente metálico, denominado por taco, com função de fixá-lo ao pedal. Atualmente a maioria dos ciclistas amadores e profissionais usam pedais de encaixe” (Alencar; Matias, 2010, p. 30).

não eram práticas para o tipo cicloturismo realizado. Após ter percorrido 40 km do CF, resolvemos trocá-las por tênis. O resultado é que o pedal ficou muito mais confortável. Porém, a velocidade diminuiu, uma vez que os tênis oferece menos segurança para pedalar, podendo escapar os pés dos pedais e causar acidentes, sendo necessário maior cautela, principalmente nas descidas.

A rotina no trabalho de campo, além da rigidez de horários de saídas, envolveu parar em pequenos comércios ao longo do Caminho para comprar água ou comer algo. Foi comum encontrar cicloturistas e acompanhá-los por alguns quilômetros. Essa experiência foi significativa, pois permitiu acompanhar grupos de cicloturistas e cicloturistas solo. De modo geral, a rotina no CF foi intensa, tendo de contar com condicionamento físico, aptidão para acompanhar cicloturistas mais jovens, enfrentaras intempéries do momento (sol, calor, chuva, frio, vento) e ter disponibilidade para arriscar-se diante do novocoronavírus em interações sociais, que foram, devido a isso, muito limitadas.

3 CICLOTURISMO NO CAMINHO DA FÉ

3.1 Sobre o cicloturismo

O cicloturismo é um termo que foi cunhado pela primeira vez pelo francês Paul de Vivie, em 1888, e é entendido pela *Fédération Française de Cyclotourisme*(FFB), reconhecida pela União Ciclística Internacional (UCI) como entidade máxima do ciclismo mundial (Roldan, 2000; Cini; Guimarães, 2017), como um conjunto de atividades, que propiciam lazer, passeios curtos ou longos, alimentação ou circulação por rotas.

Paul de Vivie (1853-1930), o Vélocio, ou o apóstolo da bicicleta, é considerado como um dos patronos do cicloturismo. Vivie era um grande entusiasta da bicicleta como meio de transporte, lazer, esporte, benefício à saúde e avanço técnico, e foi o inventor do câmbio traseiro da bicicleta. Ele era, também, cicloturista, fabricante, comerciante de bicicletas e editor (D'Hubert, 2014; Delaunois, 2014).

Mas, se na França e, por extensão na Europa, o cicloturismo começou no século XIX, (Deslandes, 2019), no Brasil, é um fato social recente (Saldanha; Santos; Fraga, 2015, 2017), reconhecido oficialmente apenas em 2006, com a inauguração do trajeto Circuito Vale Europeu, em Santa Catarina (Cini; Guimarães, 2017).

Embora tenha sido encontrado o registro de uma ciclovagem realizada em 1978 pela neozelandesa Louise Sutherland (1992), quando ela atravessou a então inaugurada estrada Transamazônica, percorrendo, sozinha, 4.400 km floresta adentro, no Brasil praticantes e amantes das pedaladas turísticas começaram suas ciclovagens nos anos de 1990, quando houve um impulsionamento do cicloturismo, relacionado à prática da ciclomobilidade urbana, que é a utilização da bicicleta como meio de locomoção do indivíduo pelo espaço urbano (PERES, 2019).

Nessa época, o cicloturismo ganhou impulso no País, sobretudo com as discussões sobre ciclomobilidade urbana, que aconteceram na Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (Rio-92 ou Eco-92), realizada no Rio de Janeiro, com a participação de 179 países (Arruada *et al.*, 2020), que fez com que as bicicletas começassem a ser enxergadas como veículos viáveis para viagens. Uma das ações de preparação para a

Conferência foi a implantação no Rio de Janeiro de uma ciclovia⁴⁰ de 35,2 km (SILVA *et al.*, 2011).

As ciclovias e as ciclofaixas, então, fruto do debate da ciclomobilidade urbana, começaram a ser implementadas e foram, a partir daí, uma novidade viável para as bicicletas, permitindo que mais pessoas começassem a utilizá-la em seu dia a dia, embora ainda fossem poucas pessoas que utilizavam bicicletas, como afirma a cicloturista Rafaela Asprino: “anos 90 [1990] não tinha bicicleta na rua, você não via, era pouco” (Asprino, 2020, p. 16).

O uso da bicicleta, desde então, tendo o Rio de Janeiro como uma das principais vitrines políticas do País, assumiu o papel de um veículo urbano para deslocamentos e as ciclovias, que até então, eram conhecidas, no senso comum, como pistas para bicicleta (Mossa, 2022), passaram a ser mais bem compreendidas, utilizadas e reivindicadas. Em São Paulo, por exemplo, os cicloativistas, grupos de pessoas que utilizam a bicicleta para transporte e lazer, até hoje pressionam o poder público em relação à ciclomobilidade, reivindicando ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas (Silva Júnior, 2022).

Nos anos que se seguiram a Rio-92, o Brasil possuía poucos quilômetros de ciclovias. Hoje, segundo a Associação Brasileira do Setor de Bicycletas (Aliança Bike, 2022), a malha cicloviária do País conta com mais de 4.000 km de extensão, sendo a média das capitais estimada em 155,50 km e 9,91 km em média por mil habitantes. Trata-se de um aumento de 133% entre 2018 e 2022, porém ainda está aquém do necessário em um país com dimensões continentais.⁴¹

Na Europa, por exemplo, as ciclovias se expandiram para além do espaço urbano e se constituem em redes cicláveis, ou seja, em infraestrutura (bens e serviços) para que os ciclistas e cicloturistas possam circular. Destacam-se duas redes: a *European Greenways Association*, que se utiliza de rotas abandonadas como potencial de uso em locais não trafegáveis por

⁴⁰ A primeira ciclovia construída no Brasil foi em 1976, em São Paulo, na então avenida Juscelino Kubitschek. Ela tinha 10 m de extensão. O primeiro Plano de Ciclovias do País, também, foi elaborado em São Paulo, em 1981 (Prefeitura de São Paulo, 2018). Na mesma época, na América do Sul, por exemplo, Bogotá, na Colômbia, já contava com 344 km de ciclovias (Carli, 2012).

⁴¹ Considerando a somatória das ciclovias e das ciclofaixas das capitais brasileiras e do Distrito Federal bem como excluindo as ciclorrotas e calçadas compartilhadas, por não representarem estruturas exclusivas para ciclistas, temos: São Paulo (SP) 669,20 km; Brasília (DF) 527,23 km; Rio de Janeiro (RJ) 450 km; Fortaleza (CE) 411 km; Salvador (BA) 308,59 km; Curitiba (PR) 252,10 km; Recife (PE) 169 km; Florianópolis (SC) 121,56 km; Belém (PA), 116,50 km; Rio Branco (AC), 110 km; Belo Horizonte (MG), 103 km; Goiânia (GO), 100 km; Campo Grande (MS) 94 km; Natal (RN) 90 km; Aracaju (SE) 86 km; Vitória (ES) 70 km; Porto Alegre (RS) 68,53 km; João Pessoa (PB) 60 km; Teresina (PI) 60 km; Cuiabá (MT) 57,8 km; Palmas (TO) 49 km; Maceió (AL) 42 km; Boa Vista (RR) 40 km; São Luís (MA) 36 km; Manaus (AM) 35 km; Porto Velho (RO) 24,1 km; Macapá (AP) 18 km (ALIANÇA BIKE, 2022).

veículos e em contato com o ambiente natural; e a Rede Europeia de Ciclovias (Rede EuroVelo), que é um projeto da Federação Europeia de Ciclovias, que tem como objetivo criar rotas de longas distâncias em todo o continente europeu (Rua; Albuquerque, 2009). Atualmente, a Rede EuroVelo conta com 17 rotas cicláveis de longa distância (90.000 km), que se entrecruzam em 42 países na Europa⁴².

Segundo Rua e Albuquerque (2009), alguns países europeus constroem as suas redes nacionais de ciclovias, como: a Rede Nacional Italiana (BICITALIA), com 12.000 km de pistas cicláveis; a Rede Dinamarquesa de Ciclovias (RDC), com extensa malha ciclável e responsável por 1/5 de todos os deslocamentos em Copenhague com bicicleta; e a Rede Nacional de Ciclovias do Reino Unido (RNCRU). Já, em Bogotá, na Colômbia, as ciclovias ou vias exclusivas para bicicletas, conhecidas como *ciclorrutas*, possuem uma extensão de 388,48 km, sendo utilizadas para o transporte urbano por cerca de 350 mil usuários (MORATO, 2015). Além disso, durante a pandemia da COVID-19, foram implementados 74 km de ciclofaixas temporárias em Bogotá (Olmos; Borchers; Guerreiro, 2021).

No Brasil, uma das consequências da implementação das ciclovias na década de 1990 foi a percepção dos ciclistas em relação ao espaço para andar de bicicleta para além do urbano. Assim, muitos ciclistas começaram a procurar as estradas de terra, impulsionando a prática do cicloturismo no País.

Rafaela Asprino (2020) e o, também, cicloturista Antônio Olinto Ferreira (2020), cicloturistas experientes, que realizaram a volta ao mundo de bicicleta, relatam que as suas primeiras pedaladas turísticas foram realizadas em ciclovias⁴³ no espaço urbano, respectivamente em São Paulo/capital e Curitiba/PR. Segundo afirmam, após circularem em ciclovias urbanas, acabou sendo natural procurarem estradas de terra para o cicloturismo.

Antônio Olinto Ferreira (2020), ao refletir sobre a sua experiência, disse que muita gente gostaria, atualmente, de ir ao trabalho de bicicleta se tivesse um local seguro para pedalar, referindo-se às ciclovias e, mais, a esse sujeito que usa a ciclovia acaba começando a querer empreender cicloviagens, impulsionando o cicloturismo. Para ele, “Conforme vai crescendo o uso urbano, também vai crescendo o cicloturismo e assim vai indo” (Ferreira, 2020). Isso indica

⁴² Para mais informações sobre a Rede EuroVelo, consultar o *site*: www.eurovelo.com

⁴³ Ciclovia é o “o conjunto das infraestruturas cicláveis, ciclopista ou pista ciclável para designar um espaço segregado de circulação, normalmente colocado à cota do passeio, podendo ser unidirecional ou bidirecional, contíguo ou afastado do lancil, e ciclofaixa ou faixa ciclável para designar um espaço de circulação de bicicletas localizado à cota da rua, sendo a sua segregação garantida apenas pela sua demarcação no pavimento” (Vale, 2016, p. 56).

que as ciclovias dos espaços urbanos contribuíram para a constituição do cicloturismo no País e, como desdobramento, desencadearam a tendência em se procurar por estradas de terra nos espaços rurais.

Outros cicloturistas do CF, de ambos os sexos e com faixa etária entre 40 e 50 anos, também, apontaram esse movimento, evidenciando que as ciclovias dos espaços urbanos ou o cicloturismo urbano é realizado por residentes ou viajantes, que têm como um dos objetivos a apreciação da cidade sob um olhar, que se refere aos atrativos culturais, históricos, gastronômicos ou de compras (Soares, 2010), contribuíram para a constituição do cicloturismo no Brasil, da forma como se apresenta hoje, com muita procura por estradas de terra.

Isso ocorre, porque as ciclovias urbanas, constituídas de espaços circuláveis por superfícies regulares, sinalizadas, impermeáveis e com largura suficiente para deslocamentos (Menezes, 2021), e, geralmente, seguras, possibilitam ocupar o território e realizar conexões com os espaços. Mesmo assim, em algum momento, os condutores de bicicleta são obrigados a enfrentar o trânsito urbano, uma vez que o Brasil é um país que ainda carece de maior interligação entre as ciclovias. Nessa ambiência, parece haver uma percepção, por parte dos ciclistas, de que os espaços rurais, as estradas de terra são mais seguras para pedalar.

As ciclovias possibilitaram intensificar cicloviagens pelo espaço urbano e ao mesmo tempo proporcionaram aos ciclistas outras formas de uso para os seus deslocamentos, sendo as cicloviagens por estradas de terra uma opção para fugir do trânsito, para pedalar com maior segurança, para ir em busca de exercício físico ao ar livre e para praticar o turismo com bicicleta, facultando conhecer novos lugares. Nessa direção, conforme afirma Macedo (2011, p. 5), o uso da bicicleta tornou-se

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.

O ciclista passa, assim, à condição de cicloturista; ou seja, um ser que vai em busca de belezas naturais, de aventura, de simplicidade e de vivência intensa com o percurso (Cini; Guimarães, 2017).

Observamos que, em todos os países em que a ciclovias foram implementadas, há uma relação entre a exploração do território dos espaços urbanos e a sua expansão para os espaços rurais e a busca por estradas de terra e contato com a natureza. Certamente, se o cicloturismo

não é filho das ciclovias é, sem sombra de dúvida, um parente muito próximo: na Ásia, por exemplo, onde há muitos países com poder aquisitivo baixo, a bicicleta é utilizada no dia a dia por milhões de pessoas (Santos *et al.*, 2010); em Moçambique, na África, a bicicleta é utilizada como forma de reduzir os gastos com os combustíveis; na Europa, desde o século XIX, a bicicleta é reconhecida como um meio de transporte ativo; e no Brasil, o cicloturismo encontra-se em ascensão. Em 2018, por exemplo, foi realizado, em Campos do Jordão/SP, o 17º Encontro Nacional de Cicloturismo, quando foram promovidos passeios de bicicleta, palestras e confraternização entre cicloturistas (Deus; Edra, 2018).

Além disso, vários fatores contribuíram para o advento da bicicleta como uma forma de conhecer as zonas rurais: na França, por exemplo, em 1862, em Paris, foram criadas as primeiras faixas para os ciclistas, sendo as precursoras das ciclovias modernas; Londres, na Inglaterra, no pós-Segunda Guerra Mundial, teve na bicicleta o seu principal meio de transporte; Berlim, na Alemanha, nos anos de 1970, investiu massivamente na construção de ciclovias; Holanda e Dinamarca, impulsionadas pela crise do petróleo, também nos anos de 1970, e em questões de preservação ambiental, impulsionaram a criação das primeiras ciclovias e, como desdobramento, cicloviagens pelo território; nos Estados Unidos da América, já nos anos de 1980, foi criada uma das primeiras ciclovias em New York, circulando a Ilha de Manhattan; e na Colômbia, o projeto das ciclovias foi criado em 1976, porém só foi implementado em 1998. A luta pelas ciclovias colombianas, segundo Bibiana Sarmiento⁴⁴, ao conceder entrevista ao jornal El País (León, 2015), surgiu em 14 de dezembro de 1974, quando os cidadãos ocuparam as ruas com suas bicicletas para protestar contra a poluição dos automóveis e recuperar o espaço público em relação aos veículos (Sanches, 2020). Esse ato ficou conhecido como Jornada das Ciclovias. Na América do Sul, esse país é um dos que mais utilizam as ciclovias como meio de transporte e lazer (Lanzillotta, 2013).

A ocupação paulatina dos espaços urbanos pelas bicicletas tem contribuído para a constituição do cicloturismo no Brasil e, como desdobramento, desencadeia, cada vez mais, a tendência em procurar estradas de terra para pedalar nos espaços rurais. A esse respeito, vale destacarmos que, no final dos anos de 1980 e início de 1990, em São Paulo, capital, começaram a acontecer os primeiros passeios ciclísticos noturnos mediante a ação de grupos de amigos, que se reuniam para realizar passeios. Segundo Sousa e Carvalho (2021), isso teria dado origem

⁴⁴ Bibiana Sarmiento é licenciada em Educação Física e coordenadora operativa e administrativa do Programa de Ciclovias de Bogotá (Sanches, 2020).

ao cicloturismo no Brasil, impulsionando iniciativas empreendedoras como um negócio do turismo, com passeios, viagens etc.

Concordamos em parte com o argumento desses autores, pois, por um lado, esses passeios certamente deram visibilidade à bicicleta e demonstraram as várias potencialidades do lazer coletivo, inclusive apontando-o como um negócio, embora o lazer vá muito além das questões financeiras, envolvendo saúde, qualidade de vida etc.; mas, por outro lado, não podemos desconsiderar que o cicloturismo é uma prática secular e, no caso do Brasil, provavelmente, pessoas empreenderam ciclovias desde o século XIX. Atribuir os passeios noturnos de bicicleta em São Paulo como a origem do cicloturismo no Brasil parece exagerado. Se o problema é a origem, e se assim for, então devemos render nossos créditos à neozelandesa Sutherland, lá nos anos de 1970.

Mas, por que a busca pelas estradas de terra? Pelo menos três formas/motivos de utilização da bicicleta como meio de transporte podem ser consideradas para a compreensão dessa busca pelos ciclistas por estradas de terra: esportiva, relacionada(o) à segurança no trânsito e associada(o) ao lazer.

Mundialmente, o ciclismo é uma modalidade esportiva com mais de um século de história (Guerra *et al.*, 2014), sendo praticado desde 1896, em Atenas, em sua primeira edição dos Jogos Olímpicos da Era Moderna, como “um dos raros esportes que sempre apareceram em todas as edições” (Mossa; Ladewig; Uvinha, 2018). Em fins do século XIX, a bicicleta já possuía, aproximadamente, o formato que conhecemos hoje, sendo o andar de bicicleta uma prática, que se expandiu pela Europa, mas foi, sobretudo, na França, onde o ciclismo se tornou muito popular como um esporte tanto em provas de estrada quanto em velódromos (Melo; Schetino, 2009). As primeiras competições em velódromos foram organizadas em Paris, em 1868, pelo *Veloce Club de Paris*, sendo realizadas nos anos seguintes na Inglaterra e nos Estados Unidos da América (Gambeta, 2013).

No Brasil, entre o fim do século XIX e início do XX, as primeiras competições esportivas ocorreram em São Paulo (Souza, 2016), Rio de Janeiro (Schetino, 2008), Rio Grande do Sul (Licht, s.d.; Moraes, 2014), Manaus (Dias; Souza, 2020), Juiz de Fora e Montes Claros (Dias Neto; Silva; Mayor, 2014), entre outras localidades.

A função esportiva da bicicleta ganhou destaque com as primeiras competições ciclísticas em meados do século XX, nos anos de 1950 (Tonoli, 2009) e 1960 nos EUA. Porém, foi nos anos de 1970, na Califórnia, que surgiu a modalidade esportiva conhecida como

Mountain bike – MTb (Bartoletti, 2022); ou seja, a busca por estradas de terra e montanhas para a prática do ciclismo em diversos estilos.⁴⁵

No Brasil, ocorreu uma competição de MTb no município de Paraíba do Sul, no Rio de Janeiro, organizada pelo piloto de bicicleta Marcos Ripper em 1988 (César, 2019). No mesmo ano, em São Paulo, J. B. e Renata Falzoni⁴⁶ organizaram o Iº *Cruiser* das Montanhas de Campos do Jordão, patrocinado pela fábrica de bicicletas Caloi. Participaram desse evento 50 bicicletas, sendo um sucesso. No ano de 1989, J. B. e Falzoni organizaram uma copa de MTb (Troncoso, 2017) e, segundo Paulo de Tarso (2022), presidente do Clube de Ciclistas Sampa Bikers, as primeiras MTbs, que surgiram nessa copa, causaram um impacto muito grande devido ao fato de terem pneus grossos e muitas marchas, atraindo, inclusive, ciclistas olímpicos.

Mas, foi em São Paulo que a fábrica de bicicletas Monark introduziu o MTb entre nós nos fins dos anos de 1970. Em 1979, ela inaugurou a primeira pista de *bicicross* da América Latina, localizada nas margens do rio Pinheiros. Tratava-se de uma pista fechada e de terra com vários obstáculos para serem vencidos (Souza, 2016).

Nos anos de 1980, ocorreram as primeiras competições baseadas em campeonatos internacionais, destacando-se a fábrica de bicicletas Caloi, que, logo após a criação da pista da Monark, inaugurou uma pista de *bicicross* no bairro do Ibirapuera (Guerra *et al.*, 2014; Souza, 2016).

Segundo Brandão (2012), foi a partir da expansão da *MTb* que houve um “boom” da bicicleta no Brasil e uma apropriação do espaço urbano, da propaganda da mídia⁴⁷, dos novos equipamentos, do desenvolvimento das indústrias de bicicleta, destacando-se a Caloi e a

⁴⁵ “A modalidade esportiva conhecida como *mountain bike* nasceu nos Estados Unidos, na Califórnia, no meio da década de 1950, através de brincadeiras de alguns ciclistas que procuravam desafios diferentes das competições de estrada tradicionais e de alguns surfistas que buscavam atividades para dias sem ondas” (Tonoli, 2009, p. 34). “Há diferentes maneiras de praticar MTB, porém todas apresentam riscos constantes de prática, exigindo preparos inter-relacionados nas dimensões psicológica (controle de emoções), fisiológica (tolerabilidade à fadiga, resistências cardiopulmonar e neuromuscular) e motora (posturas dinâmicas e dirigibilidade da bicicleta)” (Silva; Cruz; Molina, 2021, p. 18). Uma modalidade popular do MTb é o Mountain Bike Cross Country Olímpico (MTB XCO), uma disputa por estradas de terra ao ar livre, entre quatro e seis km, que dura entre 1h20min e 1h40min. Ela sofre influências externas do clima, altimetria e terreno (Guerra *et al.*, 2014; Protzen, 2021).

⁴⁶ Renata Falzoni é uma das principais referências do ciclismo e do cicloturismo no Brasil. Ela é formada em Arquitetura e Urbanismo (Universidade Presbiteriana Mackenzie/1977), trabalhou com fotojornalismo e foi videorepórter e radialista. Atualmente, dirige um portal de *internet – Bike é Lega* –, em que defende a mobilidade sustentável. No ano de 2016, pedalou com a Tocha Olímpica nas Olimpíadas do Rio de Janeiro (Câmara Municipal de São Paulo, 2022).

⁴⁷ Uma das propagandas da mídia incentivando a compra da bicicleta, que marcou a geração dos anos de 1970 e que ainda ecoa na memória de muitas pessoas, foi a de uma criança, na época do Natal, que colocava bilhetinhos espalhados pela casa para que o pai visse a sua mensagem, que dizia: “Não esqueça a minha Caloi”. A bicicleta, segundo Frizzo *et al.* (2012, p. 5), “evoluiu de um brinquedo de criança a um importante e transformador veículo urbano”.

Monark nos anos de 1970, e da expressividade dos corpos. Foi, também, a partir dessa expansão da utilização da bicicleta de *MTb* no espaço urbano, um veículo versátil para qualquer tipo de terreno, que as estradas de terra da zona rural do País começaram a ser procuradas pelos novos ciclistas.

O segundo motivo, que impulsiona a procura por estradas de terra pelos ciclistas, é segurança no trânsito. Como já visto, as ciclovias incentivam a utilização da bicicleta como meio de transporte no País. Entretanto, no início dos anos de 1990, elas, ainda, eram poucas e muitos ciclistas tinham de se arriscar no trânsito das grandes capitais, circulando em meio aos carros. Antônio Olinto Ferreira (2020), refletindo sobre a sua experiência em pedalar, disse que o sujeito que usa a ciclovia acaba querendo empreender cicloviagens, impulsionando, portanto, o cicloturismo.

O ciclismo praticado como meio de transporte urbano nas ciclovias do País deu visibilidade à bicicleta e impulsionou, também, a sua utilização para além do asfalto, em direção às estradas de terra na zona rural, devido à falta de segurança no trânsito⁴⁸. As estradas de terra tornaram-se, pois, uma ótima opção como um espaço para a prática de lazer com utilização da bicicleta e, como desdobramento, para a popularização do cicloturismo. Consequentemente, observa-se, no Brasil, atualmente, muitas pessoas praticando cicloturismo, principalmente nos finais de semana, feriados prolongados e férias escolares (Cini; Guimarães, 2017). O lazer é, portanto, o terceiro motivo destacado quando se pensam a utilização da bicicleta, a procura por estradas de terra e o cicloturismo.

Uma característica fundamental do ciclismo, retomando Roldan (2000), além do esporte e do meio de transporte, é o lazer. A busca por estradas de terra e por trilhas de *MTb* e o afastamento do espaço urbano, seja pela falta de segurança pública como um todo, pela falta ou pela má conservação da infraestrutura cicloviária, revela que os espaços naturais são possibilidades para a prática do lazer com bicicleta, destacando-se o cicloturismo.

No geral, e no CF em particular, sobretudo nos municípios sul-mineiros, que compõem o ramal principal desse Caminho, constata-se, cada vez mais, a utilização da bicicleta para o lazer. Mais do que se locomover como um meio de transporte para o trabalho ou para a escola, as bicicletas estão sendo utilizadas para passeios urbanos (ciclismo de asfalto) e rurais (ciclismo

⁴⁸ Quanto à falta de segurança no trânsito e outras questões ligadas à utilização da bicicleta no espaço urbano, como educação no trânsito, fiscalização de normas e leis, manutenção e planejamento de malha cicloviária e cultura da bicicleta para uso na cidade, destacamos o artigo *O lazer sobre duas rodas: uma questão de espaço, tempo e ação em Curitiba-PR* (Rechia et al., 2016).

por estradas de terra) e passeios em trilhas com MTb, entre outros. Essa constatação vai em direção aos resultados de pesquisa realizada, em 2018, pelo Observatório do Cicloturismo (Saldanha *et al.*, 2019), em que, em um universo de 1.196 cicloturistas entrevistados, 1.171 realizaram passeios de bicicleta sem pernoite. Destes, 60,8%, ou seja, 712 cicloturistas disseram utilizar a bicicleta para passeios urbanos, seguidos por passeios por estradas de terra, ciclismo de estrada, realização de trilhas de MTb e, por fim, passeios em parques e praias.⁴⁹

As formas/motivações de uso das bicicletas, seja no esporte, no trânsito (transporte) ou nas práticas de lazer, possuem ligações íntimas com os tipos de modelos existentes no mercado (bicicleta de passeio, bicicleta para corrida etc.). E o modelo de bicicleta para o cicloturismo que se deseja praticar (MTb, *speed* etc.) possui diferenciações, que irão influenciar diretamente nas escolhas do pedal, que se deseja ou é possível realizar.⁵⁰ Assim, por exemplo, uma bicicleta de corrida (*speed*), com pneus finos e guidom reclinado, não é a mais indicada para enfrentar estradas de terra; uma bicicleta de passeio (para passeios urbanos e no asfalto), também, pode não aguentar os percalços de uma estrada de terra, e assim por diante. As MTb, por serem bicicletas resistentes e robustas, para enfrentar todo tipo de terreno, são modelos preparados, que aguentam condições adversas dos espaços ao ar livre. E as diversas formas de ciclismo, com suas técnicas e particularidades, influenciam em boa medida na condução da MTb para a prática do cicloturismo, seja este lento ou veloz. Quer dizer, por exemplo, a técnica de pedalar uma bicicleta *speed* (corpo reclinado para baixo para ter menor resistência ao vento, concentração de força nos pedais etc.) tende a levar o cicloturista a pedalar em velocidade; a técnica em pedalar uma bicicleta de passeio (corpo pouco reclinado e maior resistência, menos força nos pedais etc.) tende a ser mais lenta. Assim, cada bicicleta e suas funções (corrida, passeio etc.) irão influenciar as formas de pilotagem de uma bicicleta.

O CF, nesse contexto, é um percurso, que vem atraindo muitos ciclistas urbanos, os quais têm migrado do ciclismo de asfalto (bicicleta de passeio, *speed* etc.) para a prática do cicloturismo em estradas de terra. Alexandre Passos da Costa (2020), cicloturista entrevistado para esta pesquisa, por exemplo, disse que começou a pedalar em Campinas/SP com uma

⁴⁹ O estudo mostrou que 84,9% do total não usa a bicicleta para fins competitivos; 97,2% utilizam a bicicleta para passeios com duração menor que um dia; 60,8% realizam passeios urbanos; 58,4% passeios por estrada de terra; 47% preferem o ciclismo de estrada (passeio no asfalto); 42,3% preferem as trilhas de MTb; e 0,5% outros (parques e praias). As cicloviagens com pernoite são apontadas por 24% dos entrevistados e, ainda, 49,4% já realizaram cicloviagens nos últimos cinco anos da pesquisa ao passo que 50,6% não realizaram cicloviagens.

⁵⁰ “As pessoas que sabem andar de bicicleta, automaticamente, já estão aptas a praticar o MTb, porém exige novas habilidades e técnicas específicas. É ideal que se pratique um pouco antes de encarar os obstáculos das trilhas e estradas” (Lima, 2016, p. 9).

bicicleta de passeio e que, com o tempo, teve necessidade de praticar cicloturismo e migrar para estradas de terra. Assim como ele, observamos, em conversas no CF, que muitos ciclistas do espaço urbano migraram para as estradas de terra no espaço rural.

Embora constituído originalmente como um caminho de peregrinação e historicamente consolidado como tal, o CF tem sido utilizado pelos ciclistas de diferentes maneiras, destacando-se o cicloturismo como a principal delas, mediante a apropriação do Caminho pelos cicloturistas de diferentes maneiras: passeio, corrida, contemplação, reflexão, conhecimento, trocas culturais, conhecer pessoas, admirar a natureza etc.

Devido ao fato de as bicicletas de MTb serem robustas e convidativas para praticar a velocidade, o CF é, muitas vezes, utilizado como uma espécie de pista de corrida, já que é repleto de obstáculos para a prática do MTb. Mas não é só isso. Ele é, também, um ambiente natural de um roteiro turístico⁵¹, que atrai cicloturistas interessados no lazer, que as ciclovias proporcionam nesse espaço. Observamos que, para muitos cicloturistas, o CF é uma excelente oportunidade para experimentarem as ciclovias e se relacionarem com a natureza. O cicloturista entrevistado, o médico dr. Eldo Ern, por exemplo, disse que o CF é extremamente agradável, destacando que o frio, a grama queimada e o amarelo do horizonte são muito bonitos. Outro cicloturista, tratorista, Wagner Donizette Machado, destacou a beleza da altitude e dos pinheiros bem como das cachoeiras e dos vales em que é possível contemplar as árvores nativas. Para o cicloturista e comerciante, Ricardo Luiz de Andrade, o CF mexe com o físico e o psicológico dos praticantes.

Como o CF é utilizado de diferentes maneiras pelos cicloturistas, é preciso entendermos como vem se dando o cicloturismo no País. A literatura sobre a relação entre ciclismo e turismo, ainda, é recente no Brasil. Por isso, há dificuldade em se definir o conceito de cicloturismo justamente por ser uma prática relativamente nova no País (Segovia; Grimm, 2017; Gonçalves Júnior *et al.*, 2016). Saldanha (2017) afirma que há uma escassez de produção acadêmica e institucional para fundamentar o cicloturismo. Teixeira e Edra (2017), também, afirmam “a baixa produtividade de textos relacionados ao tema bicicleta e, principalmente, ao cicloturismo” (p. 64). Além disso, a prática do cicloturismo é pouco difundida, dificultando ainda mais a definição do termo.

⁵¹ “Encadeamento, com organização lógica e ordenada, dos atrativos turísticos existentes em determinado circuito turístico, com a intenção de facilitar a utilização pelo mercado consumidor (demanda), tanto pelo público autoguiado como também servir de subsídio para a formatação de passeios a serem comercializados por agências de turismo receptivo” (Oliveira; Aronchi; Borges, s.d., p. 18).

Para a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT, 2007), o cicloturismo é um produto turístico e possui um percurso, que estabelece normas, para que possa ser efetivado. Sendo um produto, ele é entendido dentro da lógica de mercado como um serviço oferecido por empresas especializadas em ofertar comercialmente destinos cicloturísticos. No CF, ainda, são poucas as empresas, que oferecem esse tipo de serviço profissional, sendo o mais comum o amadorismo, com indivíduos enxergando uma oportunidade de ganhar dinheiro e desconhecendo os riscos do negócio, principalmente os relacionados a acidentes. De qualquer maneira, mesmo sendo entendido como um produto, o que mais interessa neste trabalho é a definição de como o cicloturismo é compreendido.

Segundo a ABNT (2007, p. 4), o cicloturismo é uma “atividade que tem como elemento principal a realização de percursos de bicicleta”. Como percurso, essa Norma entende um “trajeto que se percorre do início da atividade turística até o seu término” (ABNT, 2007, p. 4). Veja que a ABNT entende que o percurso é o elemento mais importante para o cicloturismo e à atividade turística preponderante em relação à própria bicicleta; ou seja, ao ato de pedalar. A lógica da Associação é a regulamentação para empresas, que se envolvem com a atividade turística. Portanto, a definição de cicloturismo fica restrita à operacionalização de um mercado, um produto turístico. O cicloturismo possui esse caráter comercial. No entanto, neste trabalho, há a preocupação em entendê-lo para além da dimensão econômica.

Nos documentos do Ministério do Turismo (Brasil, 2011, 2018), como os Marcos Conceituais (Brasil, 2006), bem como nos documentos da Secretaria de Estado de Turismo de Minas Gerais (SETUR/MG), como as Diretrizes de Política Pública de Turismo do Estado de Minas Gerais (2011), não há uma definição do que seja o cicloturismo. No Arcabouço e Diretrizes para o turismo brasileiro em seu Plano de Ações de Gestão do Conhecimento para o aprimoramento da política nacional de turismo (Brasil, 2014), do MTur, há apenas a menção de que o cicloturismo é classificado dentro do ecoturismo⁵², sem defini-lo (Brasil, 2014, p. 38). Essa aproximação do cicloturismo com o segmento do ecoturismo, também, é feita por Oliveira e Anunciação (2003).

Na perspectiva de Cini e Guimarães (2017), o cicloturismo está relacionado ao espaço urbano, sendo a fuga do trânsito e a procura por estradas de terra formas mais seguras de se

⁵² Ecoturismo é um segmento da atividade turística, que utiliza, de forma sustentável, o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista através da interpretação do ambiente, promovendo o bem-estar das populações (Brasil, 2010^a).

praticar o cicloturismo. Concordamos em parte com essa visão, uma vez que fugir dos grandes centros urbanos para as estradas de terra é uma forma mais saudável de praticar o cicloturismo. Por outro lado, essas autoras trazem consigo uma visão ingênua e romanceada em relação ao fato de que as estradas de terra são mais seguras e propiciam um turismo sustentável. Ora, veja: só quem não circula diariamente por estradas de terra pode acreditar que são mais seguras. Geralmente, as estradas de terra, e aqui a referência são as estradas do CF, são encaradas pelos seus usuários como livres de trânsito, havendo a falsa sensação de que não são movimentadas. Elas possuem um tipo de trânsito diferente de uma grande rodovia, como a Marginal Tietê de São Paulo, por exemplo. Todavia, oferecem perigos, que o cidadão desavisado, encantado com a natureza, não percebe. Normalmente, a estrada é percorrida por moradores do seu entorno ou por veículos, que querem cortar caminho, pelos mais diferentes motivos. São estradas em que motociclistas sem capacete e menores de idade abusam da sorte irresponsavelmente na velocidade e nas quais transitam caminhões de leite e camionetes em alta velocidade entre outros. Além dos perigos dos veículos, encontram-se, também, animais na estrada, como cavalo, cachorro, lobo-guará, gato do mato e onça de pequeno porte. Por isso, essa ideia de fugir do trânsito para procurar um lugar mais seguro é relativa. Ainda, as autoras dão destaque a um turismo sustentável, outra questão complexa, pois sustentabilidade envolve práticas de respeito ao meio ambiente (Almeida; Abranja, 2009), o que nem sempre acontece, pois nas estradas de terra há presença de lixo, como embalagens de barras de cereais, peças de bicicletas, embalagens de agrotóxicos e outros. Então, associar o cicloturismo à fuga do trânsito e a um turismo sustentável não resolve o problema da definição; por outro lado, revela o imaginário de como o cicloturismo é percebido pelos cidadãos.

Para a Associação de Bicicleta de Quebec, a *Vèlo Quebec Association* (2006), o cicloturismo é entendido como um conjunto de atividades de turismo percorrido de bicicleta em pelo menos uma noite fora de casa. Roldan (2000) entende o cicloturismo a partir da bicicleta como meio de transporte, sem a ideia de competição, para conhecer lugares, praticar o turismo, com planejamento prévio, e como um tipo de viagem de um dia ou mais. Aqui, percebemos a diferença de visões de cicloturismo, pois a *Vèlo Quebec Association* relaciona o pernoite como condição para o cicloturismo, enquanto Roldan (2000) entende que o cicloturismo pode ser realizado em forma de turismo de mais de um dia e com pernoite ou em forma de excursão em um dia. Porém, o elemento que Roldan (2000) acrescenta, com o qual concordamos, é o fato de que a atividade seja realizada fora do seu cotidiano habitual, portanto, quebrando as tarefas do dia a dia, e dedicada à prática de lazer.

Além das definições de cicloturismo apresentadas até aqui, há o entendimento do que seja o cicloturismo para os cicloturistas, que entrevistamos. Assim, por exemplo, para Alexandro Passos da Costa (2020, p. 12), com aproximadamente 18 anos de experiência no cicloturismo no CF, o cicloturismo “é um esporte que não tem contato físico. [...] Eu acho que é um esporte que vem crescendo nos últimos cinco anos”. Para ele, o cicloturismo é como um esporte, porque envolve treinamento. Isso por que, para uma cicloviagem, curta ou longa, o que define o percurso é a condição física de quem o pratica, uma vez que cada organismo é diferente e possui limitações. O cicloturismo agrega, também, uma prática esportiva (Miara; Fernandes; Maganhotto, 2008).

Ainda segundo Alexandro Passos da Costa (, p. 2), “com o tempo isso [o cicloturismo] se tornou, uma rotina e uma necessidade”. A sua fala revela o cicloturismo como uma porta de entrada para o indivíduo passar a usar a bicicleta em seu dia a dia e, ao mesmo tempo, o seu uso cotidiano fortalece a influência da bicicleta como uso recreativo em momentos de lazer, podendo despertar o desejo para o cicloturismo (Saldanha; Santos; Fraga, 2015).

Já para o cicloturista Helton Junqueira (2020), com mais de 30 anos dedicados ao cicloturismo, inclusive promovendo eventos de cicloturismo no Sul de Minas, o cicloturismo se dá em dois sentidos: curtindo os locais por onde você passa perto do seu município, apreciando e conhecendo lugares; e o cicloturismo, em que você sai viajando, como ocorre no Caminho da Fé.

Rafaela Asprino (2020, p. 12), assim, definiu o cicloturismo: “Eu gosto de ver o cicloturismo como uma forma de conhecer o mundo tendo como ferramenta a bicicleta. Aí, isso, e conhece o mundo, e as culturas, e a geografia [...], a história, [...], o que for de seu interesse, a natureza”..

Antônio Olinto Ferreira (2020, p. 25), por sua vez, entende que o cicloturismo é uma “busca interior, [um] jeito de ver o mundo [...] como uma criança. [...] a criança está sempre querendo aprender com o mundo, [...], e a gente está assim também”. Essa definição aproxima o cicloturismo em relação às questões subjetivas de se relacionar com o mundo e tira o foco do cicloturismo, enquanto pernoite ou não, para um estado de espírito.

Importante observarmos que o entendimento do cicloturismo para Antônio Olinto, Rafaela Asprino e Helton Junqueira traz o aspecto do potencial que o cicloturismo propicia no contato com o mundo. O entendimento do cicloturismo deles vai em direção ao que afirmam Gonçalves Júnior *et al.* (2016); ou seja, o que importa no cicloturismo são as “*paisajes, lugares,*

personas y culturas con las cuales tomar contacto, así como la sensación de libertad y placer que provocan los trayectos” (p. 325).

Um elemento comum em definições do cicloturismo e que raramente provoca discordâncias é o fato de que ele é uma “nova proposta de turismo direto com o ambiente, pois o cicloturista está em constante contato com o mesmo, podendo senti-lo durante todo o percurso traçado” (Cini; Guimarães, 2017, p. 35). Por isso, o cicloturismo encontra-se em sintonia com outras formas de turismo, como ecoturismo, turismo de aventura, turismo histórico, turismo cultural, turismo gastronômico e turismo religioso.

O cicloturismo praticado no CF é compreendido ao mesmo tempo como um segmento do ciclismo e do turismo, como entendido por Lamont (2009). Esta tese concorda com esse autor e compreende o cicloturismo como o uso da bicicleta para realizar ciclovagens ao ar livre e em contato com a natureza, em trajetos de distâncias diversas, sendo um segmento do ciclismo e uma modalidade do turismo. Tem como uma de suas barreiras as condições econômicas de quem o pratica, não sendo acessível para todos. Todavia, acrescenta a essa definição a relevância que a bicicleta *MTb*, em particular, possui para a prática do cicloturismo. Fato esse constatado pela maciça presença das bicicletas de montanha no CF, o que tem incrementado a prática de lazer e turismo no local, abrindo novas possibilidades de interações. Entre os 27 cicloturistas entrevistados neste trabalho, por exemplo, todos utilizavam *MTb*.

O ciclismo é compreendido como a prática de andar de bicicleta por vontade própria e como meio de transporte. É um esporte (Molinari; Babini, 2020), em que os competidores tentam vencer uma corrida de bicicleta em um menor tempo possível em um espaço demarcado. Neste trabalho, é, também, compreendido como elemento participante e constituinte do cicloturismo bem como uma dimensão do lazer e do esporte, envolvendo várias modalidades de ciclismo, como o ciclismo de estrada, entre outros (Uvinha; Mossa, 2018), e o próprio cicloturismo.

O cicloturismo ocorre na interface com o ciclismo, pois envolve o andar de bicicleta por vontade própria como um meio de transporte, uma forma de lazer e de se divertir, como apontado pela União Ciclística Internacional (UCI), enquanto uma missão do ciclismo (González, 2021).

Segundo a UCI (2022), o ciclismo pode ser dividido nas seguintes vertentes: Ciclismo de Estrada (competição de velocidade no asfalto/bicicletas *speed*); Ciclismo de Pista

(competição em velódromo)⁵³; Ciclismo *Ciclo-cross* (competição de inverno no hemisfério norte com obstáculos naturais); *BMX Racing* (competição de esporte amador); Ciclismo *BMX Freestyle* (competição de estilo livre, que envolve habilidades); Ciclismo de *Mountain bike* (modalidade, que envolve transpor percursos com diversas irregularidades e obstáculos; praticado em estradas de terra, trilhas de fazendas, trilhas em montanhas e dentro de parques e cidades); Paraciclisto (ciclismo realizado por pessoas com necessidades especiais); e o Ciclismo *indoor* (ciclismo com bicicleta parada e de alta intensidade; pode envolver, também, o ciclismo artístico). Além dessas vertentes, há, também, o ciclismo, que envolve o andar de bicicleta na perspectiva da brincadeira e dos jogos, como o Ciclismo Ciclobol (futebol com bicicleta) e o Ciclismo *Wheeling* (modalidade, que surgiu no Brasil e envolve fazer manobras com a bicicleta)⁵⁴ (Uvinha; Mossa, 2018).

O cicloturismo envolve o lazer, a bicicleta como um meio de transporte sustentável e o divertimento. Além disso, tem características que se aproximam de algumas modalidades do ciclismo, como: o ciclismo de *Mountain bike*, o ciclismo *BMX Freestyle*, o ciclismo de estrada (Santos *et al.*, 2016) e o ciclismo *indoor* (Silva, 2008).

No CF, devido às condições adversas de diversos solos encontrados, como erosão, buracos e pedras de diversos tamanhos, bem como o grau de dificuldade da inclinação das montanhas, observamos que muitos cicloturistas são obrigados a realizar algum tipo de manobra e a lançar mão de técnicas de modalidades de ciclismo de competição, como o *MTb* e o *BMX Freestyle*, que têm com uma das principais características a transposição de obstáculos (Santos *et al.*, 2016).

No ciclismo de estrada, por exemplo, há uma característica singular em relação à vitória e à presença do líder como motivador do grupo de competição (Veloso, 2014). Essa

⁵³ Atualmente, o Brasil possui seis velódromos em atividade: Velódromo Olímpico do Rio de Janeiro, Velódromo de Caieiras/SP, Velódromo de Americana/SP, Velódromo Municipal de Indaiatuba/SP, Velódromo de Maringá/PR e o Velódromo de Curitiba/PR. Ainda, existem dois velódromos, que continuam desativados desde o final da década de 1980: o Velódromo de Contagem/MG e o Velódromo da Universidade de São Paulo/SP (Papillon, 2021).

⁵⁴ O Ciclismo *Wheeling*, como conhecido a partir da observação nas ruas de São Paulo, costuma utilizar a mesa do guidom da bicicleta rebaixada, o selim (banco) inclinado para trás, o quadro da bicicleta mais próximo ao chão e os freios de sapata de borracha, a fim de evitar o travamento, como é mais comum com os freios a disco. As manobras acontecem no asfalto e o ciclista pedala, praticamente, dobrando os joelhos. As manobras envolvem pedalar para trás, pedalar em uma roda só, inclinando a bicicleta, e pedalar de pé entre outras. Como é uma prática nova, necessita de mais estudos. No entanto, observa-se que as bicicletas são baratas e o movimento parece estar relacionado ao asfalto e à periferia das cidades bem como ao estilo musical do *funk* e do *hip hop*. A influência do ciclismo *Wheeling*, no Brasil, vem da prática conhecida como “dar um grau” na moto para realizar manobras (Tanan; Coelho, 2021).

característica foi observada junto a muitos grupos de cicloturistas no CF e seus líderes, como por exemplo: Airton Vignola Júnior (2020) incentivava os colegas do seu grupo para a cicloviagem; Alexandro Passos da Costa (2020) disse que não “deixava o guerreiro para trás”, referindo-se aos cicloturistas mais lentos, e pedalava ao lado deles para incentivá-los; e Anselmo do Prado (2021) incentivava os colegas dizendo que “sofrimento é momento” e que ninguém pode ficar para trás.

Características do ciclismo de estrada estão presentes no cicloturismo no CF quando cicloturistas, por força da necessidade, acabam contornando alguma montanha devido ao grau de dificuldade em pedalá-las. Eles, então, dão a volta no obstáculo, recorrendo ao asfalto, e acabam praticando um ciclismo de estrada. Não é raro isso acontecer no CF. Geralmente, são ciclistas urbanos, que utilizam a *MTb* para percorrer o CF e que, quando retornam aos seus lares, migram para as bicicletas *speed*.

Quanto ao ciclismo *indoor*, Deschamps e Domingues Filho (2005) apontam que a prática leva à promoção do bem-estar físico e psicológico bem como à melhoria da qualidade de vida dos praticantes. O cicloturismo, também, desencadeia esses benefícios e desconfiamos que estes sejam mais intensos que em relação ao ciclismo *indoor*, uma vez que acontece ao ar livre.

Essas modalidades de ciclismo influenciam, em maior ou menor grau, as formas de se pedalar no cicloturismo, pois cicloturistas que já as praticam tendem a se sair melhor na prática do cicloturismo em estradas de terra, como ocorre no CF, pois já trazem técnicas mais avançadas na arte do pedal. Todavia, a maioria dos trabalhos sobre o cicloturismo não levam em consideração a importância da bicicleta na prática da atividade turística. Quando o fazem, só citam a *MTb* como meio de transporte sem levar em consideração particularidades, como robustez e adequação aos diversos terrenos, bem como técnicas de pedal, como pedal mais forte, mais fraco e inclinação na bicicleta.

3.2 Turismo e cicloturismo

Segundo Pakman (2014), a definição do conceito de turismo é preliminar e conta, atualmente, com a colaboração de outras ciências quanto às suas várias explicações. Não há uma definição única de turismo, no entanto a maioria dos trabalhos acadêmicos aceitam a

definição da Organização Mundial do Turismo (OMT)⁵⁵. Para Pakman (2014, p. 4), definir o turismo não é a tarefa da OMT, que, explicitamente, coloca em seus propósitos, reunir dados para “fins de produção e padronização de estatísticas”, uniformizando dados em relação ao turismo entre os diferentes países. O autor, porém, reconhece os avanços das definições do turismo ao longo de vários anos na evolução da OMT e conclui que esta tem, desde 2008, um novo entendimento, mais moderno e mais avançado, que o turismo é um “fenômeno social, cultural e econômico, que envolve o movimento de pessoas para lugares fora do seu local de residência habitual, geralmente por prazer” (Naciones Unidas/Unwto, 2008 *apud* Pakman, 2014, p. 18).

O Brasil utiliza o conceito de turismo a partir da definição da OMT⁵⁶. O País compreende que o turismo é formado por segmentações, sendo o segmento “uma forma de organizar o turismo para fins de planejamento, gestão e mercado” (Brasil, 2022, p. 3). Os segmentos, então, são estabelecidos a partir da identidade da oferta e da demanda turística.

A oferta turística define os tipos de turismo, que possuem identidades, as quais conferem a existência de um território. São elas:

atividades práticas e tradições (agropecuária, pesca, esporte, manifestações culturais, manifestações de fé); aspectos e características (geográficas, históricas, arquitetônicas, urbanísticas, sociais); e determinados serviços e infraestrutura (de saúde, de educação, de eventos, de hospedagem, de lazer), (Brasil, 2022, p. 3).

Quanto à demanda turística, é levada em consideração para a segmentação a identificação de grupos de consumidores (adolescentes, idosos, pessoas portadoras de necessidades especiais, grupos familiares, grupos religiosos e inúmeros outros grupos de consumidores, tais como cicloturistas). Os principais tipos de turismo que são propostos pela segmentação são: o Turismo de Aventura, o Ecoturismo, o Turismo Rural, o Turismo Cultural, o Turismo de Pesca entre outros.

⁵⁵ “A Organização Mundial de Turismo (OMT), como hoje é conhecida, foi fundada em 1970, como organização internacional de caráter intergovernamental, hoje com *status* de instituição especializada da Organização das Nações Unidas (ONU)” (Pakman, 2014, p. 5).

⁵⁶ A definição do conceito de turismo adotada pelo Brasil parte da OMT e encontra-se nas publicações virtuais (Segmentação do Turismo) do Ministério do Turismo. Entretanto, o conceito utilizado é o de 2001, que, oficialmente, entende o turismo como: “as atividades que as pessoas realizam durante viagens e estadas em lugares diferentes do seu entorno habitual, por um período inferior a um ano, com finalidade de lazer, negócios ou outras” (Brasil, 2022, p. 4).

A Política Nacional de Turismo (Decreto nº 7.381/2010)⁵⁷ entende que o cicloturismo é uma ramificação do turismo de aventura, sendo compreendido como “os movimentos turísticos decorrentes da prática de atividades de aventura de caráter recreativo e não competitivo” (Brasil, 2022, p. 39).

O turismo de aventura acontece sob diferentes formas no território nacional. Sendo assim, a sua operacionalização, a utilização de equipamentos, as técnicas e as habilidades envolvem o risco e as diversas inovações tecnológicas em relação às formas em que ele acontece. O Ministério do Turismo, para operacionalizar e regulamentar as atividades de aventura, as quais esse tipo de turismo oferece, agrupou as atividades em função do mercado turístico, utilizando como parâmetro geral os elementos da natureza (água, terra e ar), tendo como ciência que podem ocorrer em ambientes abertos (ao ar livre), fechados, espaços naturais ou construídos (Brasil, 2010).

O cicloturismo é uma atividade de aventura, que ocorre na terra e é entendida como “atividade de turismo que tem como elemento principal a realização de percursos com o uso de bicicleta, que pode envolver pernoite” (Brasil, 2010, p. 18). Apesar dessa definição, assim como o conceito do turismo, o cicloturismo, também, é um conceito em construção.

Nesta tese, como já anunciado, adotamos a definição de Roldan (2000), que entende o cicloturismo como uma viagem de bicicleta, unindo o prazer de ver o mundo pedalando sobre duas rodas. O autor, também, define o cicloturismo como uma viagem de um dia ou mais, para conhecer lugares e praticar o turismo, bem como por não ser competitivo e abarcando maiores dimensões espaciais (conhecer o território onde se pedala), maiores dimensões cronológicas (fazendo ciclovagens) e com um planejamento prévio. Mas, o cicloturismo é, também, um estilo de vida, que proporciona a sensação de liberdade, o contato entre as culturas e os modos de vida, o contato com as paisagens, as possibilidades de mudança de trajetos (Schetino, 2006), uma arte de viver, promover a saúde, compartilhar esforços e estabelecer a boa convivência entre as pessoas, entrando em contato com a natureza (Pequini, 2000).

O cicloturismo, ainda, acontece, geralmente, entre os seus participantes com cooperação e superação de limites, sendo uma forma de lazer para conhecer novos lugares. A preocupação

⁵⁷ Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos. Decreto nº 7.381 de 2 de dezembro de 2010. Art. 34, inciso 1º Para os fins deste Decreto, entende-se por turismo de aventura a movimentação turística decorrente da prática de atividades de caráter recreativo e não competitivo, tais como arborismo, boia *cross*, balonismo, *bungee jump*, cachoeirismo, cicloturismo, caminhada de longo curso, canoagem, canionismo, cavalgada, escalada, espeleoturismo, flutuação, mergulho, turismo fora de estrada, *rafting*, rapel, tirolesa, voo livre, *wind surf* e *kite surf* (grifo nosso).

dos cicloturistas, em particular, é em relação ao trajeto, ao percurso a ser realizado e, não, exclusivamente, à chegada ao destino (Pedrini, 2013).

O cicloturismo no CF, com destaque para o percurso do ramal principal no Sul de Minas Gerais, ocorre em três situações: como uma atividade na terra (podendo aflorar experiências sensoriais nos cicloturistas na junção homem-terra-bicicleta); como um mercado enquanto produto turístico, que envolve planejamento, gestão e mercado (destacando-se a travessia de bicicleta pela SM e os pontos turísticos⁵⁸ do Caminho); e como uma integração entre o Turismo de Aventura, o Ecoturismo e o Turismo Rural (destacando-se a experiência dos cicloturistas nesses três tipos de turismo). Quanto a essa última situação, vale lembrarmos que, embora relacionadas entre si, entretanto, não significa, necessariamente, que sempre ocorram cruzamentos entre elas (Barreto, 1995).

O cicloturismo como uma atividade praticada na terra exerce uma atração muito grande junto aos cicloturistas do CF, fato observado, também, por Oliveira (2007) no Caminho do Pontal do Paranapanema. Analisando a viabilidade do turismo de aventura em áreas naturais da região do Paranapanema, o autor aponta que o ciclismo fora de estrada (*off road* e *MTb*), tem como foco principal a utilização de estradas de terra e trilhas.

No CF, praticado em um sobe e desce de montanhas, que parece não ter fim, além das estradas de terra do ramal principal, há a procura, também, por estradas vicinais e trilhas. As estradas vicinais, elos entre as áreas rurais e urbanas, servem como opção para os cicloturistas, que as conhecem para poderem contornar algumas subidas mais íngremes. Já as trilhas exercem uma opção contrária. Ou seja, são cicloturistas mais experientes e conhecedores do CF, que as procuram justamente para enfrentarem as suas dificuldades, a fim de desafiar o condicionamento físico em solo íngreme e irregular.

Ramirez Sousa Medeiros, por exemplo, experiente ciclista de competição e cicloturista consultado para esta tese, morador de Borda da Mata/MG, é um grande conhecedor das estradas vicinais e das trilhas do CF e o seu entorno. Segundo ele, muitos cicloturistas não exploram as trilhas do Caminho em função de desconhecimento e, ao mesmo tempo, em função da falta de sinalização turística, para que elas possam ser conhecidas. Ainda, para ele, há um prazer em percorrer as trilhas do Caminho e desafiar as montanhas. Resende e Vieira Filho (2011), em

⁵⁸ Pontos turísticos são locais de visitação turística com relevância cultural e/ou natural, mas que não apresentam condições para se constituírem em negócios, oferecendo somente possibilidade de contemplação. Exemplos: estátuas, praças, fachadas de casarões, monumentos, marcos históricos, obeliscos, mirantes, paisagens etc. (Oliveira; Aronchi; Borges, s/d., p.17).

2007, analisando o perfil, a forma de viajar e as implicações nas ciclovias de 28 cicloturistas pela Estrada Real, apontam que 28,57% deles procuram um cicloturismo de trilhas⁵⁹ e, ainda, chamam atenção para o fato de que as trilhas sejam sinalizadas, para que mais pessoas possam conhecê-las.

No cicloturismo do CF, a elevação topográfica do terreno parece ter um significado especial, que é ligado diretamente aos cicloturistas; isto é, a ideia de experimentação e da sensação de perigo, liberdade, prazer e superação na travessia. Esses elementos, conjuntamente com a condução da bicicleta de *MTB* em sua constituição de homem-máquina, ficam intimamente ligados entre si. O que queremos dizer é que homem-máquina-ambiente (terra) provocam sensações únicas de experiências físicas, emocionais e sensoriais, que podem provocar explosões de sentimentos positivos e negativos, dependendo de pessoa para pessoa e de como encaram os desafios. Não nos parece coincidência, por exemplo, que o final das entrevistas da maioria dos cicloturistas que abordamos terminasse a sua avaliação com uma frase clássica, mais ou menos assim: todo mundo deveria fazer (percorrer) o CF; você entra nele como uma pessoa e sai como outra.

Os cicloturistas Ricardo José (2020) e Lucas Marques Muniz (2021), por exemplo, disseram que o CF é de superação. Quase todos os cicloturistas que entrevistamos, ainda, disseram que há um prazer de liberdade em percorrer o Caminho embora reconheçam que é um caminho difícil, que exige preparo físico e que é perigoso.⁶⁰

Mas, os principais elementos que envolvem prazer, dificuldade e perigo e que parece despertarem a imaginação dos cicloturistas para essa atividade em terra se dão em relação a um elemento, que consideramos crucial e que não encontramos, até o momento, em nenhum trabalho acadêmico enquanto foco de preocupação, que vá além de suas condições técnicas: o veículo, a bicicleta.

Entre outros elementos constituintes, a bicicleta, como veículo, possui uma possibilidade de risco real quanto a acidentes. Ao mesmo tempo, trata-se de um artefato, que possibilita prazer para os cicloturistas. No entanto, a sua utilização, ainda, precisa ser mais bem

⁵⁹ Resende e Vieira Júnior (2011) designaram, em sua pesquisa, a preferência dos cicloturistas pelas trilhas como cicloturistas de trilha, com o que concordamos. No caso do CF, esse tipo de cicloturismo, ainda, precisa ser melhor investigado. Entretanto, já observamos que há uma demanda pela procura de trilhas no entorno do Caminho.

⁶⁰ O CF é extremamente perigoso não somente em função de sua topografia, mas, também, em relação à fauna (muitos insetos e animais peçonhentos de pequeno e médio portes), à flora (plantas venenosas, entre outras) e a presença de lugares ermos. Além disso, há o perigo do trânsito de veículos e pessoas, variações climáticas abruptas entre outros.

estudada em relação à sua influência nas ciclovias. As bicicletas de transporte urbano (bicicletas de passeio), por exemplo, em que o cicloturista se envolve com o deslocamento no espaço urbano, fazem com que o condutor comece a perceber as suas facilidades e dificuldades em guiá-las (principalmente em relação ao trânsito). No cicloturismo percorrido por estradas de terra, por exemplo, que conta com bicicletas de *MTb*, geralmente utilizadas por cicloturistas de veraneio, ou seja, que só utilizam a bicicleta para um turismo esporádico (férias, finais de semana ou feriados), a máquina parece ficar em segundo plano. Aí, surgem algumas dificuldades, que interferem no próprio passeio.

Muitos cicloturistas têm medo de subir em uma bicicleta de *MTb*, principalmente a de aro 29, que é imponente. A aparência (normalmente apresentada com peças prateadas) e o tamanho da bicicleta costumam assustar os cicloturistas e, conseqüentemente, a sua condução é vista como um veículo perigoso, mas, ao mesmo tempo, é vista, também, como um elemento de desafio para alguns e, em muitos casos, até dá *status* social. O iniciante cicloturista Fernando José Bissoli (2021, p. 5), que guiava uma bicicleta *MTb*, aro 26, pouco preparada tecnologicamente para a travessia do CF, afirmou que, da próxima vez que fosse percorrer o Caminho, iria arrumar uma bicicleta “[...] com aquelas coroas grandes, ajeitadas, [em que] a molecada sobe até em coqueiro [...]”. Não só ele, mas muitos cicloturistas associam o desempenho da ciclovias à bicicleta.

A bicicleta é, pois, um elemento crucial para percorrer o cicloturismo em estradas de terra. Seria muito difícil, porém não impossível, percorrer o CF em uma bicicleta de passeio, pois as suas peças logo se desgastariam. Portanto, a máquina influencia diretamente na experiência da ciclovias.

Alguns cicloturistas, como veremos mais adiante, por vontade própria, seja movido pela fé, seja pelo desafio físico, isto é, ou o que quer que seja, optam por percorrer o CF com bicicletas pesadas (barra forte e barra circular entre outras), fazendo do veículo uma extensão do corpo e um propósito da ciclovias. Trata-se de algo muito curioso e intrigante, porque, anteriormente, em fins do século XX, as bicicletas foram adaptadas para a terra. Todavia, atualmente, com uma infinidade de modelos de bicicleta próprias para a terra, alguns cicloturistas vão no sentido contrário e retornam aos modelos antigos.

A bicicleta do modelo *MTb* é a que melhor se adapta para as ciclovias em estradas de terra. Desde que os *hippies* norte-americanos, nas montanhas de Marin Country, nos anos de 1970 e 1980, adaptaram as suas velhas bicicletas para “fora da estrada” (MOORE, 2005; KELLY, 2014) e inventaram a bicicleta de montanha, afirmamos que, mais do que uma

modalidade de esporte criada, eles incrementaram as condições necessárias para que o artefato, a bicicleta em si, impulsionasse o cicloturismo. Talvez, eles não tenham tido a dimensão do que inventaram na época, mas, com certeza, influenciaram, definitivamente, os modos de andar de bicicleta no mundo e, como consequência, o cicloturismo.

O cicloturismo, como já apontamos nesta tese, é conhecido e praticado desde o século XIX. Contudo, foi precisamente com a invenção das *MTb* em meados do século XX e da sua utilização por excelência na busca por estradas de terra que ele vem se expandindo, ainda, a bicicleta de *MTb* – talvez devido à sua robustez e à sua resistência. Talvez, devido à sua simbologia de representatividade de força e liberdade, alargou o sentido de pedalar para além das disputas das competições e introduziu um sentido dinâmico em atividades de lazer na terra. Segundo Rocha (2003, p. 38), a “bicicleta, pela sua configuração icônica tão parecida com o símbolo matemático do infinito, é a metáfora projetiva que deixa em aberto, não formulado, o espaço infinito da liberdade” (p. 38).

Santos *et al.* (2016), por exemplo, estudando o perfil dos praticantes de *Mountain bike* em Trindade/GO, afirmam que a prática do *MTb* difundida pela Federação Goiana de Ciclismo (FGC) contribui para a divulgação das competições esportivas bem como para as práticas de lazer e recreação.

A bicicleta de *MTb* é um dos principais elementos por ser a responsável direta pela experiência do cicloturismo no CF. As entrevistas não nos deixam dúvidas em relação a isso. Adriano Monteiro, Claudiney de Souza e Fernando José Bissoli, ao serem questionados por que estavam realizando o percurso com bicicleta, disseram que o faziam por que estavam pedalando junto com os seus amigos. Airton Vignola Júnior foi além e disse que não poderia pagar uma promessa indo de cavalo até Aparecida/SP, uma vez que quem estaria pagando a promessa era o cavalo, e não o cavaleiro. Já na bicicleta, interpretando a sua fala, o cicloturista estaria honrando o compromisso, porque estava pedalando.

Alexandro Passos da Costa, Anselmo do Prado e Michael Ramos associaram a bicicleta ao tempo, ou seja, como trabalham com a bicicleta, seria mais rápido conciliar trabalho e tempo livre. Dayvid Herbert Pompeu Teodoro, Pedro Henrique Silvestrim de Souza, Rafael Araújo, Renato Russo, Ricardo José, Thaís Elaine Pisa e Wagner Donizette Machado responderam que têm uma paixão pela bicicleta e que, ao mesmo tempo, é um esporte. Eldo Ern disse que a bicicleta era um desafio. Já, Fabiano dos Santos, atribuiu à bicicleta segurança, uma vez que achava arriscado percorrer a pé o CF. Flávio Paulino Martins e Lucas Penechine de Barros associaram a bicicleta para melhorar um problema de saúde. Lucas Marques Muniz disse

preferir a bicicleta, porque gosta da adrenalina da velocidade. Ricardo Luiz de Andrade acrescentou que a bicicleta era uma novidade para ele. Robson Santos Pires gosta da bicicleta, porque pedala desde a infância. Samir Naddur da Silva, por sua vez, foi taxativo e disse que não gosta de andar e, então, prefere a bicicleta.⁶¹

A bicicleta, portanto, é um veículo, que permite viver experiências e, embora cada um tenha um motivo para utilizá-la, nos revela promoção de integração social, saúde (exercício físico), lembranças (pedalar desde a infância, por exemplo), costumes, novos hábitos; enfim, uma série de elementos, que fazem do veículo algo sentimental. Da mesma forma, o cicloturismo agrega valores positivos, mais do que negativos, que permitem várias experiências. Da maneira como vem ocorrendo no CF, ele apresenta algumas particularidades no que diz ao mercado turístico, pelo menos nos municípios sul-mineiros, onde vem crescendo, diferentemente de Águas da Prata/SP (Porto; Franco, 2005), Campos do Jordão/SP (Bucioli, 2008) e Aparecida/SP (Bucioli, 2008; Moreno, 2009), que já são centros onde o produto turístico é desenvolvido.

A forma como cada cicloturista entende o Caminho está relacionada, em boa medida, à percepção de como entendem o produto turístico. Para evitar confundir os cicloturistas entrevistados, no lugar de perguntarmos como o cicloturista via o produto turístico, optamos por fazê-lo perguntando o que eles poderiam dizer sobre a estrutura do CF para recebê-los. As respostas, agregadas em tópicos, foram as seguintes: presença de socorro mecânico para as bicicletas/falta de socorro mecânico para as bicicletas, muitas estadias, presença de água e suporte, presença de placas de sinalização, banheiros nas pousadas/falta de banheiro para atender grupos, apoio no Caminho, acolhimento e gentileza das pessoas, falta de acostamento em trechos de asfalto, pequenos municípios com falta de apoio físico, presença de padarias e de pousadas, e não pôde deixar a bicicleta guardada dentro do quarto.

O produto turístico é composto por atrativos, equipamentos e serviços turísticos de forma organizada e é formado por seis componentes: recursos naturais e culturais; bens e serviços; infraestrutura e equipamentos; gestão; imagem da marca; e preço.⁶² Ao analisarmos as respostas dos cicloturistas, identificamos, principalmente, dois componentes, que compõem

⁶¹ Um cicloturista não respondeu.

⁶² Recursos naturais: clima, solo, paisagens, fauna, flora e outros) e culturais (patrimônio arquitetônico, cultura local, gastronomia, artesanato e outros; Bens e serviços: produtos alimentícios, materiais esportivos, serviços receptivos, atrações etc.; Infraestrutura e equipamentos: estradas, meios de hospedagens, restaurantes etc.; Gestão: a forma como o produto é gerido e ofertado; Imagem da marca: como esse produto é percebido pelos consumidores; Preço: o valor a ser pago deve ser condizente com os benefícios oferecidos (Brasil, 2010, p. 24).

o produto turístico: infraestrutura e equipamentos (padarias, pousadas, banheiros, estacionamento para bicicletas, acostamento no asfalto, falta de apoio físico, água no Caminho, placas de sinalização, apoio no caminho e socorro mecânico) e bens e serviços (recepção traduzida como acolhimento).

Acreditamos que infraestrutura/equipamentos e bens/serviços apareceram nas respostas espontâneas justamente por serem os elementos, de que os cicloturistas mais necessitam de imediato durante o percurso do CF; ou seja, a necessidade de banheiro, de socorro mecânico para as bicicletas, de alimentação e hidratação, de segurança para pedalar em trechos de asfalto e, por fim, de apoio psicológico, que pode ser traduzido como acolhimento. Quanto a esse último item, cabe destacarmos que, para a maioria dos cicloturistas que abordamos, o acolhimento das pessoas do Sul de Minas foi destacado como um ponto positivo.

Diante das respostas, o que nos chamou a atenção foi o fato de que as demandas apontadas pelos cicloturistas vão em direção em como o cicloturismo vem se constituindo ao longo do Caminho. Embora os pequenos municípios sul-mineiros sejam acolhedoras do ponto de vista pessoal da receptividade, o fato é que, muitas vezes, a infraestrutura fica a desejar, faltando, por exemplo: bicicletarias e padarias, que abram aos finais de semana, feriados prolongados e férias escolares; hospedagens, que se adequem e permitam que os cicloturistas guardem as suas bicicletas em estacionamentos próprios ou até dentro dos quartos; sinalização de trânsito para bicicletas (ciclofaixas, ciclorrotas ou ciclovias); sinalização e promoção de atrativos turísticos; e, até mesmo, pontos de socorro médico estrategicamente criados no ramal principal.

O cicloturismo no CF possui os seguintes entraves: escassez de guias preparados, convencimento do público em geral no sentido de que viajar de bicicleta é possível, fiscalização com base nas normas da ABNT, custos elevados, falta de promoção de políticas públicas e transversalidade do cicloturismo enquanto representativa no contexto do turismo, que possa absorver a bicicleta como componente relevante.

Como essas demandas parecem ser mal atendidas pelo poder público bem como, ainda, são tímidas na iniciativa privada em relação ao caminho, o que acontece é que os cicloturistas são obrigados a se arranjar como podem. Constatamos, por exemplo, duas situações em relação ao serviço prestado com carro de apoio para dar suporte aos cicloturistas: uma situação de profissionalismo e outra de amadorismo.

Quanto ao profissionalismo, observamos, nos últimos anos, a presença de empresas de turismo profissional, que estão incorporando o cicloturismo em seus serviços de viagens. Elas

costumam possuir furgões/vans (Figura 13), que transportam os cicloturistas e possuem carretas acopladas ao carro principal, que podem levar muitas bicicletas. Além disso, dão o suporte com carro de apoio extra (Figura 14) e poucos oferecem guias de turismo.⁶³

A respeito dos guias, Luna Cortés (2012) aponta que é uma profissão muito relevante de confiança, para que o turista obtenha informações para compreender os lugares, que estão visitando e usufruir melhor a visita. Infelizmente, os guias, ainda, são raros no CF, contando, geralmente, com guias externos, o que demonstra que há uma demanda por esse tipo de serviço, podendo ser uma opção de fonte de renda e geração de trabalho ao longo do Caminho.

As agências, também, possuem mecânicos de bicicleta, bicicletas extras em caso de problemas mecânicos, peças para bicicleta, alimentação e água entre outros itens. Normalmente, elas atuam com mais intensidade nos feriados prolongados e em período de férias escolares.

Figura 13: Van de apoio



Figura 14: Carro de apoio 4x4



Fonte: arquivo pessoal, 2021.

Durante a pesquisa, através das placas dos carros e a partir de conversas com motoristas das empresas turísticas, foram verificados os municípios de origem do pessoal do apoio e constatado que a maioria era do estado de São Paulo, muito provavelmente devido à proximidade com o CF. Vários motoristas informaram que costumam trazer, também, grupos de pessoas de lugares longínquos, como o interior de São Paulo, Paraná, Rio Grande do Sul e até das regiões Norte e Nordeste do País.

⁶³ A profissão de Guia de Turismo, no Brasil, é regulamentada pela Lei Federal nº 8.623/1993 e pelo Decreto nº 946/1993. Segundo a Federação Nacional dos Guias de Turismo (2022) é “considerado Guia de Turismo o profissional que, devidamente cadastrado no Ministério do Turismo, exerça atividades de acompanhar, orientar e transmitir informações a pessoas ou grupos, em visitas, excursões urbanas, municipais, estaduais, interestaduais, internacionais ou especializadas”.

Quanto ao amadorismo, é o que mais acontece no CF. Frequentemente, são parentes, amigos e pessoas aposentadas, que dirigem os carros de apoio. Costumam, também, trazer os mesmos itens de apoio das empresas de turismo profissional, com exceção, geralmente, de um mecânico de bicicletas. Muitos, entretanto, por desconhecerem a estrada de terra e a geografia montanhosa, vêm com carros com potência de motor 1.0 e acabam tendo dificuldade em exercer a atividade, sendo obrigados a contornar as montanhas pela estrada de asfalto, porque os carros não conseguem subi-las.

O produto turístico no CF é prejudicado pela ausência de guias profissionais e pelo amadorismo. A presença de guias – e aqui chamamos atenção para a presença de cicloguias – poderia oferecer uma experiência mais dignificante para os cicloturistas, apresentando, para eles, por exemplo, as diversas cachoeiras, trilhas e prédios históricos presentes no CF.

Gonçalves Júnior *et al.* (2016) entendem que o cicloturismo ocorre com a finalidade de conhecer pontos turísticos. Os pontos turísticos são locais para visitação, que possuem relevância cultural e/ou natural e que não apresentam condi es para se constituírem em negócios. Eles oferecem possibilidades de contempla o (praças, fachadas de casarões, monumentos e paisagens entre outros) (Oliveira; Aronchi; Borges, s.d.).

Os pontos turísticos, normalmente, possuem atrativos turísticos, ou seja, elementos, que existem no território (natural, cultural ou artificial), que, devido às suas características específicas, podem atrair visitantes. Assim, o atrativo possui uma força motriz, que dinamiza a atividade turística, estimulando o influxo de visitantes (Barcelos; Silva; Bartholo, 2016).

A experiência do visitante, o cicloturista em nosso caso, não é reduzida à estruturação do atrativo turístico em si, uma vez que outros fatores se relacionam na constituição da infraestrutura, como a organização do lugar, o próprio atrativo e o planejamento de viagem do cicloturista. O que queremos dizer é que, embora o atrativo turístico não seja um negócio, ele pode incrementar a oferta turística da localidade e agregar valor ao passeio.

No CF, encontramos três tipos de atrativos turísticos, que agregam valor ao cicloturismo: o artificial, o cultural e o natural. Entendemos o atrativo turístico artificial como a construção criativa de um atrativo, que atrai cicloturistas. Assim, por exemplo, em Ouro Fino/MG, cicloturistas fazem questão de parar as suas bicicletas e se fotografarem em frente ao monumento construído em homenagem à música “O Menino da Porteira”, composição de Teddy Vieira e Luís Raimundo (Figura 15).

Figura 15: Atrativo turístico Menino da Porteira



Fonte: arquivo pessoal, 2020.

O atrativo turístico cultural (gastronomia, história etc.), também, atrai cicloturistas. Segundo Portuguesez (2004, p. 4), “atualmente se pode dizer que alguns Estados brasileiros têm no turismo histórico-cultural uma de suas maiores fontes de captação de viajantes, como é o caso, citando apenas dois exemplos, de Minas Gerais e Rio Grande do Sul”.

Ouro Fino, no Sul de Minas Gerais, possui um dos principais conjuntos arquitetônicos do Sul de Minas (Almeida; Pereira, 2018), remetendo aos séculos XVIII, XIX e XX, destacando-se a casa em que foi assinado o famoso acordo da política do café com leite entre Minas e São Paulo em 1898 (Barbosa, 2022). A casa é um atrativo turístico-cultural importante para a história do Brasil, porém não fica no trajeto do ramal principal do CF e, assim, poucos parecem se interessar em visitá-la.

Quase todos os municípios do Caminho possuem pontos turísticos, seja um prédio histórico, uma igreja, um monumento ou uma estátua entre outros. Contudo, observando os cicloturistas, muitos só visitam os pontos turísticos históricos ou culturais caso estes estejam em sua rota.

Ao longo do CF, há diversos atrativos turísticos, como igrejas e capelas católicas, casarões e estações de trem do final do século XIX e início do século XX, observatório astronômico e museus entre outros monumentos. Há, também, córregos, rios, cachoeiras, mirantes, serras, plantações de café, pastos para o gado e cadeias de montanhas, que trazem características únicas ao lugar (Dardel, 2015). Uma dessas características é a presença de pequenas capelas e cruzeis estrategicamente colocadas embaixo de árvores e em minas d'água, locais que se configuram como de descanso e de oração.

Os contatos com a natureza, a aventura, as paisagens, o esporte e o ecoturismo estão entre as principais motivações, que levam as pessoas a percorrerem o CF (Calvelli, 2006; Relatório de Atividades, 2017). Os cicloturistas parecem se interessar mais pelo patrimônio natural, principalmente as cadeias de montanhas, sendo estas um lugar privilegiado para a prática do cicloturismo.

A Mesorregião Sul/Sudoeste de Minas Gerais é caracterizada por terras altas, cadeias de montanhas, vales e planícies, sendo, de maneira geral, muito acidentada. O topo das montanhas conserva manchas de vegetação da Mata Atlântica e abriga uma variedade de espécies da flora e da fauna (Horto Florestal, 2004). O clima é tropical de altitude, com chuvas bem distribuídas ao longo do ano e temperaturas baixas, sendo excelente para a cultura do café. Destaca-se, também, o turismo gastronômico, fruto da pecuária leiteira e da produção artesanal de queijo (Fundação João Pinheiro, 2003).

Nessa Mesorregião, há atrativos turísticos naturais de altitude elevada, onde “a ossatura rochosa da Terra” surge (Dardel, 2015, p. 16). Em Andradas, o Pico do Gavião, com altitude de 1.679 m, um dos principais pontos para a prática de voo livre do mundo (Moraes; JiménezRueda, 2008), classificado como a 4ª maior subida de Minas e a 14ª no *ranking* nacional (Cintra, 2016), é um verdadeiro paraíso para os cicloturistas observarem a paisagem. Já em Paraisópolis/MG, a Serra da Luminosa, com 1.725 m de altitude, é a 3ª maior subida de Minas e a 13ª no *ranking* nacional (Cintra, 2016). Suas montanhas são como mirantes privilegiados para observação da natureza e ao mesmo tempo compõem a paisagem.

Vale destacarmos que a Mesorregião Sul/Sudoeste de Minas Gerais abrange três Microrregiões e nove municípios, respectivamente: Poços de Caldas (Andradas, Inconfidentes e Ouro Fino), Pouso Alegre (Borda da Mata, Estiva e Tocos do Moji) e Itajubá (Brazópolis, Consolação e Paraisópolis). Todas esses municípios, segundo a Secretaria de Estado de Turismo de Minas Gerais (SETUR), fazem parte dos seguintes circuitos turísticos⁶⁴: Andradas (Associação do Circuito Turístico Caminhos Gerais); Borda da Mata, Inconfidentes e Ouro Fino (Associação do Circuito Turístico das Malhas do Sul de Minas); Brazópolis (Circuito Turístico Caminhos da Mantiqueira); Consolação, Estiva, Paraisópolis e Tocos do Moji (Associação do Circuito Turístico Serras Verdes do Sul de Minas) (Setur, 2019b). Esses circuitos possuem três

⁶⁴ “Os Circuitos Turísticos são a instância de governança regional integrados por municípios de uma mesma região com afinidades culturais, sociais e econômicas, que se unem para organizar, desenvolver e consolidar a atividade turística local e regional de forma sustentável, regionalizada e descentralizada, com a participação da sociedade civil e do setor privado” (Setur, 2019a).

grandes atrativos: o comércio de malhas, os símbolos religiosos e as paisagens naturais, sendo estas as que mais atraem, geralmente, os cicloturistas (Roldan, 2000; Cini, Guimarães, 2017). Além disso, não há como fazer uma separação rígida entre esses atrativos, pois, de alguma maneira, eles se complementam.

Os atrativos naturais foram os que mais apareceram nas respostas dos cicloturistas e são os que mais lhes chamam a atenção no CF. Por exemplo, quando perguntados sobre quais lugares mais gostaram ou chamaram a atenção durante a cicloviagem, as respostas foram as seguintes: entre os 26 entrevistados, 15 identificaram o lugar enquanto relevância natural (montanhas, serras, vegetação e natureza entre outras); quatro destacaram a relevância cultural (Minas Gerais, grutas artificiais e cidades históricas); dois destacaram as pessoas; um, a hospedagem; um, o desafio pessoal; um, as igrejas; e, por fim, dois não responderam.

Os atrativos naturais, que tiveram mais relevância para os 15 cicloturistas entrevistados, foram: a Porteira do Céu (Borda da Mata/MG), a Serra do Caçador (Estiva/MG), a Serra da Luminosa (Paraisópolis/MG) e a Serra dos Lima (Andradas/MG) (Monteiro, 2021; Vignola Júnior, 2021; Prado, 2021; Teodoro, 2021; Silvestrim, 2021). Ainda, vale destacarmos, a esse respeito, as respostas dos cicloturistas, que se seguem: Fernando José Bissoli (2021) respondeu: “Ah, rapaz, o que a gente ficou apaixonado [foram] as montanhas mesmo!” Flávio Paulino Martins (2021) disse: “Ah, cara, eu, [para] mim é [...] [são] os *tops* [alto de montanha], né, que nem aqui mesmo, onde a gente tá [cume da Serra do Caçador] [...]”. Lucas Marques Muniz (2021) disse o seguinte: “Eu gosto muito de... de natureza, assim! Acho que a gente... que... hoje em dia, a era nossa [esta], tudo muito digital”. Michael Ramos chamou atenção para a Serra da Luminosa e a Serra dos Lima (Andradas/MG). Vivan Renney Matufuzi respondeu em tom de surpresa: “Olha, para mim, as subidas e as descidas, também, são as descidas muito íngremes. Nossa Senhora, eu [estou] impressionada”. Wagner Donizette Machado (2021): “[...] a Serra da Mantiqueira”.

Os atrativos naturais destacados pelos cicloturistas fazem do cicloturismo uma integração com o ecoturismo, o turismo rural e o turismo de aventura. De acordo com Doris Ruschmann (1997), o turismo é um grande consumidor da natureza. Nas últimas décadas, as áreas verdes têm servido de refúgio para as pessoas, que moram em metrópoles urbanas, recuperarem o equilíbrio físico e psicológico, estabelecendo maior interação com os ambientes naturais para a atividade turística.

O cicloturismo é um segmento do turismo, mas é, também, uma atividade de grande consumo da natureza, talvez até com maior intensidade do que o turismo cultural, uma vez que

envolve a busca pelo lazer e pela qualidade de vida por meio do exercício físico. Para muitas pessoas, viajar de bicicleta por quilômetros pode ser algo muito desgastante e enfadonho. Para os cicloturistas, no entanto, representa momentos preciosos de lazer junto à natureza.

O cicloturista Wagner Donizete Machado (2021), por exemplo, destacou que o que mais lhe chama atenção no CF são as paisagens, as cachoeiras, os vales e as árvores. Quanto a estas, disse achar as mais bonitas os pinheiros justamente por restarem em altitude elevada. O cicloturista Dayvid Herbert Pompeu Teodoro (2021) destacou as paisagens da Serra do Caçador (Estiva/MG) e da Serra da Luminosa (Paraisópolis/MG) como lugares, que mais lhe chamaram a atenção. Um cicloturista, que encontramos no ramal principal, entre Águas da Prata/SP e Andradadas/MG, disse que gostava de aproveitar o tempo livre que tinha para entrar em contato com a natureza e que, para ele, isto era qualidade de vida.

O lazer, como ensina Dumazedier (1976), envolve ocupações dos indivíduos, entregando-se com livre vontade, para descansar, divertir-se, recrear-se e entreter-se, desenvolvendo socialmente a participação voluntária, livre e criadora. A qualidade de vida, por sua vez, envolve uma condição humana como resultado de diversos parâmetros socioambientais e individuais, que podem ser modificados ou não, mas que se caracterizam como condições do ser humano livre, tendo a atividade física um papel importantíssimo para melhorar o estilo de vida do indivíduo e a dignidade humana (Nahas, 2010, 2017).

O cicloturismo no CF abarca a dimensão do lazer, da qualidade de vida promovida pela atividade física no ato de pedalar e do contato com a natureza, sendo um grande atrativo, porque, afinal, a bicicleta é um meio de transporte, que possibilita vivenciar a liberdade junto à natureza.

Viajar, conforme Krippendorf (2000), é uma necessidade desencadeada em função do cotidiano das sociedades. As pessoas viajam, porque precisam se sentir mais à vontade em relação aos seus locais habituais, como, por exemplo, em relação ao trabalho e à habitação. A rotina do dia a dia é massacrante. Sendo assim, necessitam temporariamente quebrá-la. No CF, os cicloturistas quebram a rotina e entram em contato com a natureza, experimentando o ecoturismo, o turismo rural e o turismo de aventura. Entretanto, embora esses segmentos possuam alguns elementos comuns, como o contato com a natureza, cada um irá acontecer de maneira particular no cicloturismo. Por isso, é importante entendermos cada um deles.

O ecoturismo é um “segmento da atividade turística que utiliza, de forma sustentável, o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista por meio da interpretação do ambiente, promovendo o bem-estar das populações (Brasil, 2010, p. 17). Ele se dá pelo contato com os ambientais naturais e culturais, sendo que

a sua prática pode permitir vivenciá-lo através do conhecimento da natureza, sempre respeitando a área geográfica onde acontece. O cicloturismo aproxima-se do ecoturismo à medida que pedalar ao ar livre e em contato com a natureza permite um enfoque ecológico de “conscientização da preservação do meio ambiente” (Roldan, 2000, p. 22) em uma prática de respeito ambiental. Ainda, pode ser considerado uma modalidade do ecoturismo, uma vez que é uma prática de lazer, que tende a se comprometer com a conservação das áreas naturais (Bueno *et al.*, 2011), talvez como consciência ambiental ou como preservação para defender a própria prática do cicloturismo.

A percepção do tema sobre o meio ambiente, por exemplo, surgiu na entrevista com o cicloturista dr. Eldo Ern, um senhor de 74 anos de idade, natural de Santa Catarina, aposentado e que já havia visitado 109 países. Ao ser indagado sobre o que lhe havia chamado mais atenção no CF, respondeu: “Nós [que] moramos lá no Sul, nós temos muita floresta e o que chama atenção para gente aqui, no Caminho da Fé, é que são áreas já devastadas há muito tempo, não? Não tem mais floresta, o que se vê são campos” (Ern, 2021).

Não há cicloturista no CF, como se constata na fala do dr. Eldo Ern (2021), por exemplo, que não seja impactado pela natureza, seja para o bem ou para o mal. O que queremos dizer é que o cicloturismo, entendido a partir do viés do ecoturismo, é uma “nova proposta de turismo direto com o ambiente, pois o cicloturista está em constante contato com ele, podendo senti-lo durante todo o percurso traçado” (Cini; Guimarães, 2017, p. 35).

Muitos cicloturistas, que percorrem o CF, não o fazem somente em função de irem à Basílica de Aparecida para pagar alguma promessa ou algo do gênero, mas para entrar em contato com a natureza, indo justamente em direção à definição de ecoturismo adotada pela OMT (2002, p. 21), que afirma: “Todas as formas de turismo em que a motivação principal do turista é a observação e apreciação da natureza, de forma a contribuir para a sua preservação e minimizar os impactos negativos no meio ambiente natural e sociocultural onde se desenvolve”.

Esta tese não trabalha com dados quantitativos em sua coleta, não sendo possível afirmarmos se mais ou menos cicloturistas percorrem o CF por uma questão religiosa ou não. Contudo, observamos que o caminho é um espaço de turismo e lazer para o cicloturismo, que vai muito além da fé, que é marcado pela natureza e que nenhum cicloturista passa inofensivo a ela. A natureza, preservada ou agredida pelos homens, ainda surpreende pelos seus encantamentos. O cicloturista Ricardo José bem como tantos outros com quem conversamos ao longo da pesquisa, apontam como motivo para percorrer o CF o próprio passeio de bicicleta

junto à natureza. Outros destacaram que o cicloturismo no espaço rural é, também, um grande atrativo.

Para tratar da relação cicloturismo com o turismo rural, é preciso antes diferenciarmos turismo rural de turismo realizado em espaço ou meio rural.

O turismo rural, segundo a OMT (2002, p. 5): “refere-se a lugares em funcionamento (fazendas ou plantações) que complementam seus rendimentos com algumas atividades turísticas, oferecendo geralmente alojamento, refeições e oportunidades de adquirir conhecimentos sobre as atividades agrícolas”.

Já o turismo no espaço, no meio ou área rural, tem como sinônimos (Bricalli, 2005), segundo o Ministério do Turismo (MTur), através do Programa Nacional de Turismo Rural na Agricultura Familiar, são “os equipamentos localizados na área rural que desenvolvem atividades de lazer, recreação, esportivas, de eventos, não apresentando, necessariamente, vínculo com a produção agropecuária e a cultura rural” (Brasil, 2004, p. 7).

Como podemos perceber nessas definições, a distinção é muito clara entre o turismo rural e o turismo no meio rural. Ou seja, no Brasil, o turismo rural envolve a atividade turística, que acontece em lugares, como hotéis-fazenda, *spas* ou hospedagens familiares, em que o turista fica alojado, faz suas refeições e participa de algumas atividades agrícolas e pecuárias bem como de atividades de lazer próprias da vida rural, como andar a cavalo, brincar com os cachorros e ouvir música caipira entre outras. Ele se estabelece, segundo Beni (2002, p. 31), com o “deslocamento de pessoas para espaços rurais, em roteiros programados ou espontâneos, com ou sem pernoite, para fruição dos cenários e instalações rurícolas”, destacando-se as paisagens e os equipamentos rurais.

O turismo no meio rural, por sua vez, envolve a oferta de serviços e equipamentos, que estão localizados na abrangente área rural e não, necessariamente, em hotéis-fazenda, *spas* ou hospedagens familiares, ainda que se utilize desses espaços. Trata-se de um turismo, que não se vincula com as atividades agropecuárias em si, e o que se valoriza é o ambiente.

No CF, no geral, o que prevalece é o turismo, que envolve o meio rural como um todo, o espaço em si ou, como é preferível designar, nesse caso, o próprio Caminho. Alguns cicloturistas optam por hospedagens na zona rural. Mas, mesmo estes, quando aí se hospedam, não participam das atividades do turismo rural. Eles, por exemplo, não acordam de madrugada para ajudar ou assistir à retirada de leite das vacas no curral. Antes, acordam de madrugada, lancham, preparam suas bicicletas e voltam para pedalar no meio rural.

O que percebemos é que cicloturistas gostam de pedalar no meio rural. Entretanto, no momento da hospedagem, dão preferência para hotéis e pousadas do meio urbano ainda que sejam mais simples e não ofereçam um leque de serviços sofisticados como em muitos estabelecimentos do turismo rural. Há uma frase sobre hotéis e pousadas repetida entre os cicloturistas, que diz: “Tendo um chuveiro e uma cama limpa para dormir, não precisa de mais nada”.

O cicloturismo, que ocorre no CF em meio ao espaço rural, vai ao encontro das modalidades do ecoturismo e do turismo de aventura, mas, também, de outras formas de turismo, como o turismo jovem, social, esportivo e de saúde, como apontam Campanhola e Silva (2000) quando analisam o turismo no meio rural.

O cicloturismo no CF acontece em algumas interfaces, como, por exemplo, com o ciclismo. Como já vimos, as várias modalidades de ciclismo esportivo influenciam na prática do cicloturismo, uma vez que muitas técnicas são utilizadas (pular obstáculo etc.). Mas, não é somente o ciclismo como esporte, que influencia o cicloturismo. O ciclismo enquanto uma prática de lazer é muito evidente no caminho. Muitos cicloturistas não estão preocupados em pular obstáculos ou quaisquer coisas nesse sentido, mas apenas fazer uma travessia tranquila, em baixa velocidade (5 km/h) e conhecendo lugares e pessoas.

O que constatamos em diversas entrevistas e conversas com os cicloturistas é que as paisagens naturais são frequentemente apontadas como lugares de destaque no cicloturismo. Vale observarmos que, em uma viagem de cicloturismo, as paisagens naturais destacam-se como lugares diferenciados, que dão singularidade a espaços geográficos únicos (Dardel, 2015).

No CF/Sul de MG, essa singularidade é dada particularmente pelas montanhas, um significativo atrativo para o cicloturismo. Embora haja uma divisão entre paisagem natural, que se refere aos recursos naturais, e paisagem cultural, “entendida, assim, sempre como conjunto espacial composto de elementos materiais construídos associados a determinadas morfologias e dinâmicas naturais, formas estas que se vinculam a conteúdos e significados dados socialmente” (Paisagem Cultural, 2019), as duas fazem parte de uma mesma realidade e estão inter-relacionadas.

Na perspectiva de Schama (1996, p. 20), é “correto reconhecer que é [a] nossa percepção transformadora que estabelece a diferença entre matéria bruta e paisagem”, pois nem todas as culturas abraçam a natureza e a paisagem da mesma maneira.

Como pontua Besse (2014), as paisagens são encontros pessoais; ou seja, o acontecimento do encontro entre o homem e o mundo que o cerca, configurando-se como uma experiência. Para esse autor, essa experiência é um encontro e uma exposição ao real, como numa caminhada, que, quando o corpo se cansa, torna-se disponível ao mundo. No cicloturismo, o corpo não só interage com o ambiente, como é parte dele. Um bom exemplo é quando o cicloturista, depois de pedalar por muitos quilômetros, está próximo ao esgotamento físico e é brindado com uma chuva, que suaviza o seu cansaço. Esses momentos são mágicos e difíceis de serem explicados em palavras textuais. Eles despertam uma sensação de estar-no-mundo, que, dificilmente, faz o cicloturista se sentir separado dele. A experiência torna o cicloturista, a sua bicicleta e seu entorno uma paisagem.

O cicloturista tem a bicicleta como companheira de viagem (Lanzillotta, 2013), a fim de percorrer o Caminho e entrar em contato com a natureza (Oliveira, 2004). As montanhas parecem ser não somente obstáculos a serem vencidos, mas também lugares de contemplação e outras experiências no espaço.

De acordo com Dardel (2015, p. 9), “o espaço aparece essencialmente qualificado por uma situação concreta que afeta o homem”. Inspirados nesse autor, é possível afirmarmos que, movidos por diferentes motivações (que também precisam ser estudadas), os cicloturistas percorrem as estradas de terra do CF/Sul/Sudoeste de MG, alcançam o alto de uma montanha, por exemplo, e qualificam o espaço não só a partir da objetividade dos quilômetros percorridos ou do topo da montanha vencido, mas também por se colocarem como um ser que é alcançado pela natureza. O homem, como acentua Dardel (2015), coloca-se ao alcance das coisas.

A paisagem é constituída por objetos reais, como as montanhas. Elas podem despertar sentimentos nos cicloturistas, que são perceptíveis durante o esforço físico no ato de pedalar. Cicloturistas, ao atingirem o topo de uma montanha, por exemplo, apresentam um estado de agitação, que é comemorado com gritos, pulos, sorrisos etc.

No cicloturismo, a paisagem é um local de interação. É, como assevera Besse (2014), uma exposição ao real. Contudo, nem sempre os seres humanos querem se confrontar com o real. Ao longo do CF, a paisagem oferece várias possibilidades de contemplação, geralmente sendo valorizadas pelos cicloturistas em seus aspectos positivos quanto às belezas do lugar. No entanto, nem sempre o meio ambiente é preservado, pois há agressões ambientais de várias ordens, como a existência de sacos vazios com resíduos de agrotóxicos; resíduos sólidos, como plásticos; e montanhas em processos erosivos.

Schama (1996) pontua que não é difícil imaginar que a humanidade interferiu e continua interferindo em todos os sistemas naturais, sendo a cultura humana a grande responsável por melhorar ou piorar a natureza. No CF, o cicloturismo acontece em meio à natureza e por entre montanhas. Certamente, o veículo, a bicicleta, interfere nos sistemas naturais, porém é menos agressiva que os impactos ambientais, que causa um automóvel. As bicicletas poderiam ser definidas como amigas da natureza, amigas das montanhas e, subir as montanhas, pode revelar um mundo inimaginável.

No Brasil, as montanhas são definidas como “grande elevação natural do terreno, com altura superior a 300 m, constituída por uma ou mais elevações” (Ibge, 2015). Como elevação do terreno, entende-se uma cota tendo como referência a base superior a 300 m (Conama, 2012). No CF, os cicloturistas costumam se referir às montanhas como qualquer elevação de morro, pico ou serra, independentemente da altura.

Nesta tese, não fazemos distinção entre as designações utilizadas pelos cicloturistas, compreendendo que qualquer elevação, para eles, pode ser entendida como montanhas. Apesar disso, é imprescindível ter clara uma definição científica das montanhas para entendermos a constituição do cicloturismo em um espaço montanhoso, uma vez que a elevação tem influência direta em como os cicloturistas irão praticar o pedal, ou seja, mais rápido, mais lento, entre outras. Isso, inclusive, como veremos mais adiante nesta tese, irá nos ajudar a classificar os tipos de cicloturistas, que descobrimos no Caminho a partir de suas relações do pedal com as montanhas.

“As montanhas ocupam $\frac{1}{4}$ da superfície da Terra e são responsáveis pelo sustento de aproximadamente 12% da população mundial, proporcionando bens e serviços para mais da metade da população mundial” (Nações Unidas, 2011). O Brasil está entre os 20 países com a maior área montanhosa do planeta e, na América Latina, ocupa o quarto lugar (López Netto, 2013; Netto; Assis; Aquino, 2017). O CF ocorre em um lugar com a presença de montanhas que “serpenteiam a Serra da Mantiqueira” (Oliveira; Farias Júnior, 2021, p. 48).

A Serra da Mantiqueira (SM) envolve um conjunto de elevações montanhosas, que se localizam no bioma da Mata Atlântica. Localizada na Região Sudeste, a sua extensão envolve os estados de Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro e Espírito Santo (Pelissari; Romaniuc Neto, 2013).

No CF, as montanhas estão presentes em quase todo o trajeto, pois ocorre em vários municípios, que se localizam no entorno e na própria SM. Os municípios do CF, que fazem parte da mesorregião Sul/Sudoeste de Minas Gerais de Poços de Caldas e de Pouso Alegre,

estão no seu entorno, ao passo que outros municípios estão localizados na Mesorregião Sul/Sudoeste de Minas Gerais de Itajubá, na SM. As montanhas no CF estão presentes em 274 km dos 324 km do ramal principal e apenas os últimos 50 km são de regiões planas. Praticar o cicloturismo no CF, necessariamente, é percorrê-lo por montanhas.

O cicloturismo, como já anunciado anteriormente, é uma modalidade do turismo (Oliva Melgar, 1986). O cicloturismo de montanha, que ocorre no CF, por sua vez, entendemos como uma forma de praticar o cicloturismo, que consiste em pedalar por um ambiente montanhoso, geograficamente acidentado, e que, por ser um caminho de peregrinação, geralmente pode inspirar crenças religiosas, no entanto pode, também, aflorar valores culturais e despertar sensibilidades, que envolvem o esporte, o exercício físico de pedalar e o lazer.

O cicloturismo de montanha pode ser pensado junto ao turismo de montanha, uma prática recente no Brasil e no mundo. Segundo Suelen Marquardt (2021), as discussões acadêmicas e políticas sobre o turismo de montanha são recentes. Internacionalmente, as pesquisas remetem aos anos de 1990; no Brasil, elas são do século XXI.

Para a autora, o turismo de montanha se refere a uma atividade turística, que ocorre não somente enquanto um aspecto físico da montanha, mas, também, a um turismo, que envolve outras esferas, como históricas, psicológicas, políticas e culturais. Ainda, entende que o turismo de montanha é fruto de um processo sociocultural de quebra de paradigmas na relação sociedade e montanha, revelando que o lazer, o esporte e o contato com a natureza estimulam o turismo de montanha.

Silva (2011), por sua vez, entende que o turismo de montanha é um segmento alternativo do turismo e a sua motivação encontra-se nas percepções de aventura, conhecimento, interação social e prestígio do ponto de vista do turista.

Constatamos, nesta tese, que os cicloturistas costumam valorizar as montanhas do CF, como apontado por Silva (2011), quanto ao sentimento do prestígio. Isto é, parece haver um orgulho próprio do ponto de vista do cicloturista, que valoriza subir e descer montanhas como uma conquista pessoal. Um cicloturista nos disse que percorreu o CF sem descer da bicicleta, feito que frisou com muito orgulho. Vários cicloturistas percebem o CF numa relação direta com as montanhas e citam Porteira do Céu, Serra do Caçador e Serra da Luminosa, as que aparecem com maior recorrência entre os seus relatos. Além disso, destacamos que os cicloturistas se referem, também, aos aspectos contemplativos das montanhas, à interação social (à percepção do acolhimento no caminho, por exemplo) e ao conhecimento dos aspectos culturais entre outros.

Fernandes (2009, p. 2974), estudando a relação do turismo com as montanhas na Cordilheira Central da Península Ibérica, afirma que as montanhas “tem-se tornado alvo de múltiplos interesses, que vão da contemplação ao uso com distintos motivos e diferentes graus de intensidade”. Segundo este autor, elas são espaços de consumo, mas, também, mantêm a integridade natural e cultural.

O CF se constitui em um trajeto, que não é somente um caminho de consumo ou mesmo medido quantitativamente em quilômetros, altimetria ou detalhes geográficos. Ele é um caminho vivo, cheio de emoções, sentimentos e experiências, que parecem estar muito além da fé, afetando os que estão em contato com as suas montanhas. As entrevistas dos cicloturistas deixam isso bem claro, quando, maciçamente, as montanhas são apontadas como os lugares, que mais lhes chamaram a atenção.

As montanhas do CF, por exemplo, para os cicloturistas que percorrem o caminho com uma perspectiva de fé, são, geralmente, entendidas como objetos simbólicos, sagrados. Alguns cicloturistas, que entrevistamos, como, por exemplo Fabiano dos Santos (2021) e Fernando José (BISSOLI, 2021), e outros, com quem conversamos ao longo do percurso, destacaram que percorreram o CF movidos pela fé e que os lugares que mais lhes chamaram a atenção foram justamente as montanhas. Outros cicloturistas entrevistados, como, por exemplo, Rafael Araújo (2021), Pedro Henrique Silvestrim de Souza (2021) e Anselmo do Prado (2021) associaram o cicloturismo a um esporte e destacaram as montanhas. Ainda, Ricardo José (2021) foi mais direto e disse que a sua paixão em percorrer o CF foi em função da bicicleta e que os lugares e paisagens, que mais se destacaram, foram as montanhas.

Notamos, a partir dessas respostas, que a maneira como cada cicloturista percebe a montanha pode ter relação com o tipo de pedal; ou seja, o cicloturismo que pretende praticar ou o que quer praticar. Presenciamos, por exemplo, conflitos em grupos de cicloturistas, em que discutiam sobre estarem percorrendo o CF para fazer turismo, e não para realizar uma corrida de bicicleta ou manobras. Então, é importante ficar claro que há uma distinção entre o que chamamos de ciclismo de montanha e de cicloturismo de montanha.

Entendemos o ciclismo de montanha, após andarmos lado a lado com alguns cicloturistas, que praticam esse tipo de ciclismo como uma oportunidade, que o cicloturista tem de procurar a montanha, como se estivesse em uma competição esportiva, com o objetivo de transpor obstáculos, enfrentar as irregularidades do solo, andar em alta velocidade e até sair do ramal principal em direção a algumas trilhas visíveis ao longo do Caminho, em montanhas específicas, como, por exemplo, em inúmeras trilhas, que existem na Serra do Caçador, em

Estiva/MG, ou também no trecho do ramal principal entre Borda da Mata/MG e Tocos do Moji/MG. Esse tipo de prática de cicloturismo costuma entender que as montanhas são excelentes para a prática esportiva ou simplesmente para correr de bicicleta, praticando o *Downhill*, ou seja, quando o percurso é feito em alta velocidade e cujo objetivo é atravessar diversos obstáculos no solo descendo montanha ou o tipo *bike trial*, quando consiste em descer as montanhas de bicicleta ficando a maior parte do tempo no ar, pulando, longe do solo.

No cicloturismo de montanha, por outro lado, os cicloturistas se mantêm no ramal principal, não se arriscando em trilhas e entendendo a cicloturismo não como uma competição, mas atribuindo outros significados, como a contemplação, por exemplo.

Por isso, afirmamos que o tipo de pedal influencia em como o cicloturismo se apresenta no CF. Muitas vezes, o cicloturismo de montanha é confundido com o ciclismo de montanha em função da prática realizada. A interpretação de como os cicloturistas encaram as montanhas, então, possui ligação em como a consomem. Nessa perspectiva, a bicicleta de *MTb* possui um papel de relevância, servindo tanto para a prática do cicloturismo de montanha quanto do ciclismo de montanha.

Diferentemente das bicicletas de passeio, que são pesadas, as *MTb* utilizam pneus mais largos e o seu peso é considerado leve, atingindo no máximo 20 kg. No ciclismo de montanha, geralmente, não se carrega bagagem, porque a montanha é para ser aproveitada com o objetivo de correr e deslizar sobre ela. Já no cicloturismo de montanha, a bagagem atrapalha a descida em alta velocidade e, normalmente, não há preocupação em pular obstáculos, competir, entrar por trilhas e desafiar o outro ou a si mesmo como se fosse uma competição.

No ciclismo de montanha, que embora afirmamos não se tratar de uma competição, mas que acontece no CF como se assim fosse, o passeio é em alta velocidade, as paradas são muito raras (normalmente, o cicloturista carrega uma bolsa contendo água em uma mochila nas costas), a alimentação é realizada com um tipo de gel que se compra em lojas de bicicleta para dar energia e não necessita parar a bicicleta para se alimentar, bastando absorver através da embalagem. Desse modo, a natureza é contemplada de outra maneira, ou seja, experimentada como uma oportunidade de brincar nela em velocidade, como um piloto profissional de corridas de *MTb*.

No cicloturismo de montanha, o que predomina no CF, como tivemos oportunidade de presenciar várias vezes, é o passeio de bicicleta em baixa velocidade, com paradas para contemplação da natureza, alimentação e hidratação realizadas embaixo de sombras de árvores, geralmente à procura de interação com lugares e pessoas.

Observamos que, no ciclismo de montanha, empurrar a bicicleta é um sinal de derrota ao passo que, no cicloturismo de montanha, trata-se do reconhecimento de uma limitação. Alguns cicloturistas entrevistados, por exemplo, disseram que gostariam de realizar o CF com mais velocidade ou desempenho. Porém, quando chegam e se dão conta da topografia do lugar, entendem que terão de respeitar o tempo da montanha, pois quem determina a velocidade é ela.

O tempo e a velocidade são determinantes no cicloturismo de montanha, principalmente em função das dificuldades do terreno. A maior parte do ramal principal do CF possui terreno com muita erosão e desbarranques, particularmente durante os meses de chuva (entre dezembro e março). Além disso, possuem pedras soltas com muito cascalho pontiagudo e galhos de árvores, também, são encontrados. Devemos, ainda, destacar os resíduos sólidos produzidos pelos humanos, com toda espécie de lixo. Mas, talvez, o maior desafio no cicloturismo de montanha seja conciliar o tempo e a velocidade em meio à topografia elevada. A esse respeito, o cicloturista Rafael Araújo (2021), por exemplo, disse que o solo do caminho comparado ao da sua terra natal, Limeira/SP, era muito diferente, pois, no CF, havia muito morro. Outro cicloturista, Fabiano dos Santos (2021), de Cornélio Procópio/PR, disse que, em Minas Gerais, era um morro para cada mineiro.

No cicloturismo de montanha, a topografia limita a velocidade e, normalmente, os cicloturistas têm de reduzir o tempo que imaginariam que iriam percorrer o Caminho e se render às montanhas, como no caso do cicloturista Rafael Araújo (2021), que, ao ser questionado se a sua cicloviagem atrasaria, ponderou que não tem o que fazer quando você vê um subidão – a montanha –: você para e empurra a bicicleta. Muito importante frisarmos que os dois cicloturistas entrevistados, Rafael Araújo e Fabiano dos Santos, não se conhecem, pois foram entrevistados em momentos diferentes, entretanto exibiram um largo sorriso no rosto, como se rendessem alegremente às montanhas do Caminho.

As montanhas no CF não limitam o cicloturismo. Elas encantam ainda mais, como afirma Pedrini (2013), ao estudar o Circuito de Cicloturismo no Vale Europeu, o primeiro circuito de cicloturismo criado no Brasil em 2006. No cicloturismo, o cicloturista não está preocupado com o destino, mas com a cicloviagem em si, tendo como uma das principais atrações o próprio Caminho, o percurso e as trilhas.

As montanhas do CF são constituídas de aclives e declives bem reais, que nos fazem pensar na vida enquanto as desafiamos. Além disso, não se trata de um solo uniforme, mas de um balé de movimentos com os pneus da bicicleta, que fazem o corpo rodopiar, envolvendo força e destreza. Por isso, a bicicleta de *MTb* e os seus acessórios possuem um elemento central

para o cicloturismo de montanha que ocorre. Não se trata de uma bicicleta qualquer, mas de uma bicicleta preparada para as adversidades da montanha e que tem sido cada vez mais consumida no mercado nacional, permitindo que mais pessoas possam se dedicar ao cicloturismo, tema de nosso próximo item.

3.3 Bicicletas e acessórios

Bicicletas são veículos e, como tal, movimentam um mercado milionário. No ano de 2015, no mundo, foram produzidas e consumidas, aproximadamente, 120 milhões de bicicletas, sendo a China a maior produtora, com 87 milhões de unidades, seguida da União Europeia com 12 milhões, a Índia com 12 milhões, Taiwan com 4,7 milhões e o Brasil com 4,2 milhões (Rosenberg Associados, 2015, p. 30). Atualmente, o Brasil é o quarto produtor mundial de bicicletas, com aproximadamente 4 milhões de unidades (Mobilidade, 2021).

Vários modelos de bicicleta são produzidos e, 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), eles podem ser divididos em: brinquedos, bicicletas destinadas ao público infantil (entre dois e oito anos), com monomarcha, aro entre dez e 16 polegadas com poucos raios e confeccionados em nylon, para proteger as crianças de acidentes; infanto-juvenil (entre oito e 15 anos), aro entre 20 e 26 polegadas; *mountain bike* (público adulto), aros 26, 29 e 32 polegadas, quadros com suspensão e amortecedores frontais (usadas em trilhas e terrenos acidentados); e *speed* (público adulto), aro de 700 mm, pneus *slick*, ou seja, estreitos, quadro e garfo sem amortecedores e bicicleta utilizada para competição ou performance de asfalto. Existem, também, bicicletas destinadas ao lazer, conhecidas como bicicletas urbanas ou de passeio, projetadas para oferecer conforto na posição para pilotar, deixando o ciclista mais elevado. Elas possuem pneus *slick* e *semislick*, para-lama e luzes de segurança. Há, ainda, bicicletas de mobilidade, que, geralmente, são utilizadas em espaços urbanos. Elas podem ser dobráveis, ter aro 20 até 700 mm, possuindo para-lamas, bagageiro, pneus *slick* e *semislick*, selim (banco) mais confortável, geralmente acolchoado e com luzes de segurança (Figura 16).

Figura 16: Glossário – Bicycletas



Fonte: ABRACICLO (2021, p. 8).

No ano de 2019, no Polo Industrial de Manaus (PIM), o maior do País, foram produzidas quase um milhão de bicycletas (Gonçalves; Oliveira, 2020, p. 48), distribuídas nos seguintes modelos: bicycleta elétrica (*e-bike*), 0,3%; bicycleta de estrada (*speed*), 1,0%; bicycleta infanto-juvenil, 14,5%; bicycleta urbana (lazer ou passeio), 36,7%; e *Mountain bike*, 47,5% (Gonçalves; Oliveira, 2020, p. 50). Dois anos depois, no mês de janeiro de 2022, somente o PIM produziu 61.437 bicycletas, sendo: 63% de *MTb*; 26,7% de bicycletas urbanas (lazer ou passeio); 5,1% de bicycletas infanto-juvenil; 2,9 de bicycletas de estrada (*speed*); e 2,4% de bicycletas elétricas (Abraciclo, 2022).

Percebemos, por esses números, que as bicicletas de *MTb* continuam em franca expansão de produção. Isso se deve, muito provavelmente, aos novos ciclistas, que surgiram no “pós-pandemia” no Brasil. Aliás, durante a pandemia, no ano de 2020, nos primeiros meses da COVID-19, o país registrou um aumento médio de 50% nas vendas de bicicletas em comparação ao ano de 2019 (Aliança Bike, 2021).

Segundo a Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (Aliança Bike), em pesquisa realizada com 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). Nesse crescimento, houve o aumento do consumo de vários modelos de bicicleta, sobretudo de *MTb* e de bicicletas de passeio, modelos que são mais utilizados, respectivamente, para estradas de terra e para o meio urbano.

A Aliança Bike, em parceria com o Banco Itaú, desde 2018, realiza uma pesquisa anual do comércio varejista de bicicletas. O último relatório, de 2022, entrevistou 320 lojistas de todo o País. Nele, é apontado que a *MTb* continua sendo o modelo mais ofertado no Brasil, cuja oferta cresceu em 52% nas lojas, sendo que 77% delas custam, em média, até três mil reais (Guth, 2022).

Não existe um levantamento por parte da AACF de quais modelos de bicicletas são mais utilizados no CF. Contudo, constatamos que os mais presentes são as *Mountain bikes (MTb)*, com predominância do aro 29/27V⁶⁵ (Figura 17) em relação ao aro 26/21V⁶⁶ (Figura 18). As menos usadas são as bicicletas urbanas, com destaque para as bicicletas conhecidas como de trabalhadores, como a Caloi Barra Forte (Figura 19) e a Barra Circular da Monark (Figura 20), que são bicicletas de baixa manutenção e que costumam não quebrar com frequência. Geralmente, são bicicletas utilizadas por moradores da zona rural, uma vez que são ótimas para carregar caixas de ferramentas na garupa, entre outros objetos.

Trata-se de bicicletas muito pesadas, com acentos desconfortáveis para ciclovagem e sem mecanismo de câmbio para facilitar o pedal (marchas). Entretanto, alguns cicloturistas as utilizam como uma forma de pagar promessa (o sofrimento em pedalar) bem como uma forma de desafio físico, como o caso de um cicloturista, que percorria o Caminho em um trecho de Paraisópolis/MG e que justificou a ciclovagem com uma bicicleta Barra Forte, dizendo que se sentia mais forte e preparado por estar com esse tipo de bicicleta.

⁶⁵ 29/27V: aro 29 com câmbio de 27 velocidades.

⁶⁶ 26/21V: aro 26 com câmbio de 21 velocidades.

Figura 17: Bicicleta TSW aro 29/27V



Fonte: arquivo pessoal, 2020.

Figura 18: Bicicleta Caloi Terra aro 26 – 21V



Fonte: <https://www.shopfacil.com.br/bicicleta-caloi-terra-aro-26-21-marchas-v-brake-em-aluminio-azul---caloi-3898477/p>

Figura 19: Bicicleta Caloi Barra Forte



Fonte: <https://monaretas.wordpress.com/2020/04/25/a-caloi-barra-forte/>

Figura 20: Bicicleta Barra Circular Monark



Fonte: <https://museudabicicleta.com.br/2022/04/historia-da-monark-fabrica-de-bicicletas-e-monaretas-dos-anos-80/>

Ainda, há que se registrar que as bicicletas elétricas (Figura 21), embora ainda sejam em menor número no CF, já começam a aparecer com maior frequência no ano de 2022.

Figura 21: Bicicleta elétrica GTSM1 – aro 29 – 350 Watts



Fonte: <https://www.egydiomotors.com.br/produto/4853/bicicleta+elettrica+350+w+gtsm1+bateria+de+lito+a+2>

As *MTb*, como já anunciado, são as bicicletas mais presentes no CF e, a cada ano, elas parecem aumentar em quantidade. Embora mais estudos precisem ser realizados em relação a isso, acreditamos que esse aumento se dê em função de uma consequência da pandemia de COVID-19. Ou seja, as pessoas parecem que têm utilizado mais as bicicletas de *MTb* para a prática do cicloturismo. Brandão (2012) apontou um *boom* das *MTb* nos anos de 1980, com o surgimento das primeiras bicicletas desse modelo. Atualmente, há uma nova expansão, a qual consideramos um novo *boom*.

Como a proximidade do Sul de Minas Gerais com o estado de São Paulo é relativamente curta, quando realizada por veículos motorizados via rodovia, muitos cicloturistas, que aproveitam os finais de semana, feriados e férias escolares, são atraídos a transportarem as suas bicicletas de carro para poderem usufruir do CF ou mesmo de trechos dele em duas rodas. Percebemos, então, que as bicicletas utilizadas por esses cicloturistas são modelos novos, indo ao encontro de uma tendência de mercado, que vem ocorrendo desde 2019, em que a Região Sudeste, por exemplo, consumiu 56,8% de todas as bicicletas do País, algo em torno de 500 mil unidades (Mobilidade, 2022; Abraciclo, 2020).

Segundo o cicloturista Antônio Olinto Ferreira, até os anos 2000, as bicicletas *MTb* mais utilizadas no cicloturismo eram as de aro 26. Mundialmente, havia peças para essas bicicletas e o cicloturismo acontecia sem grandes surpresas de peças de reposição. Posteriormente, continua Ferreira, o mercado de bicicletas começou a lançar as bicicletas com aro 29, maiores

e mais robustas, logo caindo no gosto dos clientes. Lentamente, as bicicletas de aro 29 tomaram conta do mercado e, hoje, uma variedade de empresas nacionais e internacionais oferecem peças e serviços para elas. Na avaliação de Ferreira, tratou-se de uma jogada do mercado ciclístico para vender mais bicicletas. Além do tamanho do aro das rodas, as bicicletas costumam utilizar muitas peças e acessórios, pois estes se desgastam com o tempo.

Acessório pode ser um sinônimo masculino ou um adjetivo. Enquanto sinônimo, entre outros significados, acessório pode ser um objeto ou dispositivo que não é essencial, porém dá eficiência, beleza e conveniência com alguma coisa; enquanto adjetivo, entre outros significados, acessório é algo, que se junta a alguma coisa sem que dela faça parte (MICHAELIS, 2022). Peças, por sua vez, é um sinônimo feminino, que, entre vários significados, é um objeto que, por si só, forma um todo completo (Michaelis, 2022).

A indústria de acessórios e peças para bicicletas possui uma variedade quase infinita de modelos e adaptações para as bicicletas. Para se ter uma ideia, em 2015, esse mercado movimentou quase um bilhão de reais. No ano de 2017, o Brasil importou 35.161.758 peças e acessórios de bicicleta e exportou 470.349 (Andrade; Rodrigues, 2018). Esses números nos dão uma dimensão da variedade de acessórios e peças para bicicleta.

No CF, os cicloturistas costumam utilizar os seguintes acessórios: suporte para caramanhola (suporte para garrafa d'água), cadeados para prender a bicicleta em estacionamentos ou outros locais disponíveis, bolsas e porta-objetos para bicicleta (geralmente, presas embaixo do banco ou no guidom), bomba de ar portátil para os pneus, ciclo computadores (medem velocidade, distância e tempo percorrido entre outros) e *kit* para reparo de pneu. Quanto às peças, os cicloturistas costumam carregar: pastilhas de freio (dianteiro e traseiro), câmara de ar, raios para as rodas e cabo para freios mecânicos.

Segundo Nejeliski *et al.* (2015), os acessórios para a bicicleta podem ser: fixos na parte frontal e fixos na parte traseira. Além destes, há a possibilidade de utilizar o quadro da bicicleta, que “não é um bom local para acessórios, pois sofre com a interferência do usuário, que ocupa o espaço existente” (Nejeliski *et al.*, 2015, p. 4). Quanto ao quadro da bicicleta, esse argumento é falho, uma vez que os autores não consideram que a caramanhola costuma vir presa ao quadro da bicicleta e, nem por isso, atrapalha o acesso ao pedal. Além disso, alguns acessórios podem ser móveis, como mochilas e bolsas.

No CF, o principal acessório utilizado é o que diz respeito ao carregamento da bagagem pelos cicloturistas, seja na bicicleta (fixo), seja pelo próprio cicloturista (móvel). Assim,

basicamente, existem três formas de carregar a bagagem, sendo elas: mochila, alforje e *bikepacking* (bolsa de bicicleta).⁶⁷

A primeira forma, a mais comum e usual como os cicloturistas carregam a bagagem no CF, é através da mochila⁶⁸ nas costas (Figura 22).

Figura 22: Cicloturistas carregando mochila nas costas



Fonte: arquivo pessoal, 2021.

Atualmente, há uma variedade de tipos de mochilas, mas a maioria é mochila 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 se fecham próximo ao abdômen.

As mochilas são ótimas para ciclovagens curtas e para a ciclomobilidade nos centros urbanos. Geralmente, elas são utilizadas para o deslocamento entre a casa, o trabalho e a escola. No CF, entretanto, as mochilas são problemáticas, uma vez que se desloca por centenas de quilômetros em vários dias seguidos e ela fica jogando de um lado para o outro. Em um dia, após horas pedalando por dezenas de quilômetros, o corpo vai se cansando e as costas se curvando ainda mais na bicicleta. Além disso, o suor vai fazendo com que as alças da mochila

⁶⁷ Tradução livre.

⁶⁸ Como mochila, entende-se um saco de tecido sintético, que é preso às costas e seguro por alças ou correias, geralmente utilizado para carregar material escolar ou transportar objetos de uso pessoal (Houaiss, 2022). Ainda: a mochila é um tipo de bolsa antiga, conhecida desde os povos nômades, uma vez que eles precisavam ter suas mãos livres para a coleta de frutos e para a caça. Ao longo da história, ela mudou. Durante a Primeira Guerra Mundial, ela era confeccionada com lona e alças. Em 1950, começou a ser confeccionada como pasta escolar. Nos anos de 1970, as mochilas foram confeccionadas com material sintético, ganhando cores e popularidade entre os atletas profissionais. Nos anos de 1990, foram confeccionadas mochilas com a ergonomia seguindo as costas. Somente em 2010, as mochilas começaram a ser confeccionadas com material flexível (Anderson, 2011).

comecem a machucar as axilas. A cicloviação vai ficando, então, desagradável e perde-se mais tempo tentando arrumar a mochila nas costas a aproveitar a cicloviação.

O cicloturista Michael Ramos, por exemplo, percorria o CF pela segunda vez. Ele vinha com mochila nas costas e, após circular 100 km, em seis horas, estava sentado em um banco de praça de jardim visivelmente cansado. Segundo ele, a mochila pesava 7 kg e o incomodava bastante, atrapalhando o pedal. Ele não é exceção nesta situação. Muitos cicloturistas acreditam que as mochilas são mais fáceis de carregar e manipular, mas acabam descobrindo que é uma das piores formas de transportar bagagem por quilômetros a fio. Além disso, muitos cicloturistas, também, acreditam que irão precisar de muitas roupas para a cicloviação e, além do desconforto da mochila, carregam sobrepeso, fazendo com que a cicloviação fique ainda mais exaustiva.

A segunda forma e a menos usual como os cicloturistas carregam a bagagem é através de alforjes (Figura 23), que são bagageiras que vão presas em estruturas metálicas na roda de trás da bicicleta, podendo, também, vir na roda da frente.

Figura 23: Bicicleta com alforjes nas partes dianteira e traseira



Fonte: <https://www.mobikers.com.br/dicas/5-dicas-para-viajar-de-bicicleta-numa-boa-attachment/alforges>

Os alforjes são excelentes para carregar a bagagem, principalmente em áreas planas. Na zona urbana, nos grandes municípios, por exemplo, são muito bons de serem utilizadas, pois carregam várias coisas. Para o CF, no entanto, os alforjes não são os mais indicados, porque, como o solo é muito acidentado, com muitas curvas, subidas e descidas íngremes, as bolsas ficam jogando a traseira da bicicleta de um lado para outro. Além disso, mesmo em baixa velocidade, eles incomodam pelo peso, uma vez que tem de se levar em consideração o peso

do alforje, o peso da estrutura metálica do suporte e o peso das coisas que são carregadas. Muitos cicloturistas, mesmo àqueles que já têm o costume de utilizá-los em outras situações, se arrependem de optar pelos alforjes para ciclovijar pelo CF. Ainda, a indústria de acessórios e de peças já oferece alforjes para serem colocados nas rodas da frente da bicicleta. Esse tipo de alforje joga a roda da frente para os lados e, além disso, força a caixa de direção da bicicleta. Portanto, os alforjes não são os mais indicados para o CF.

Fabiano dos Santos, por exemplo, percorria o CF pela primeira vez e carregava a sua bagagem em alforjes traseiros e mochilas amarradas no guidom da bicicleta. Segundo ele: “a gente leva coisa que não precisaria levar, sabe? [...] Agora eu já sei o que vou levar: uma roupa, um pneu, vou levar uma câmara de ar, não vou levar mais nada, nada” (Santos, 2021). Fabiano levava 38 kg de bagagem, fora o peso da bicicleta e o seu peso.

A terceira forma de carregar a bagagem no CF e a mais rara é a utilização do *bikepacking* (Figura 24). Diferentemente dos alforjes que precisam de uma estrutura metálica para serem presos na traseira da bicicleta, o *bikepacking* é preso embaixo do banco da bicicleta com as suas próprias fitas e amarras. Geralmente, o *bikepacking* tem capacidade de carga entre 10 e 12 kg de roupas. A vantagem de sua utilização é que, primeiramente, carrega-se apenas o absolutamente necessário e a segunda é que 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 carregar no seu quadro barraca de *camping*. No CFm são raros os cicloturistas que carregam bagagem com *bikepacking* e mais raro ainda são aqueles que optam por acampar ao longo do Caminho. Apesar disso, foram observados alguns cicloturistas utilizando essa forma de carregar a bagagem.

Figura 24: Bicicleta com *Bikepacking* preso na traseira da bicicleta



Fonte: arquivo pessoal, 2020

Um dos maiores obstáculos para o uso de bicicletas é a possibilidade de sofrer acidentes, podendo levar à óbito (Pucher; Komanoff; Schimek, 1999). Por isso, os equipamentos de segurança podem salvar vidas. No CF, todos os cicloturistas que entrevistamos utilizavam os seguintes equipamentos de segurança: capacete, óculos de proteção, luvas, tênis ou sapatilhas.

O primeiro equipamento, o capacete, é essencial para a proteção de quedas, evitando consequências graves. O maior problema no CF não é a falta de uso de capacete, porém o modelo de capacete utilizado. Geralmente, os cicloturistas usam um tipo de capacete, que não possui proteção facial, uma espécie de um queixo artificial avançado (Figura 25).

Figura 25: Capacete de bicicleta com proteção facial



Fonte: <https://www.carrodegaragem.com/equipamentos-seguranca-andar-bicicleta/>

Segundo Alencar, Matias e Aguiar (2012), analisando estudos, que abordam lesões agudas em ciclistas acometendo musculoesquelética e/ou vascular em ciclistas, entre 1955 e 2012, com base em dados de línguas inglesa e portuguesa, o capacete, por si só, é eficiente para proteger a cabeça, porém a face fica exposta a fraturas, sobretudo os terços médio e inferior. Os autores descobriram que, para evitar escoriações, lacerações, contusões, fraturas e luxações, os ciclistas precisam usar os equipamentos de segurança devidos, como capacete, óculos e luvas de ciclismo, ser cautelosos em terrenos irregulares e desconhecidos e não abusar da habilidade conquistada (Alencar; Matias; Aguiar, 2012).

O segundo equipamento importante para a segurança são os óculos de proteção. No CF, normalmente, os cicloturistas costumam pedalar logo nas primeiras horas do dia e se estendem até o fim de tarde e início da noite, momentos do dia em que há insetos voadores. Assim, os óculos protegem os olhos em relação a eles. Durante a pandemia, também, o uso de máscaras durante a prática do pedal mostrou-se extremamente eficiente, evitando engolir insetos pela boca ou aspirá-los pelo nariz.

O terceiro equipamento de segurança são as luvas. Embora, algumas vezes, possa parecer exagerada a utilização delas, são equipamentos que protegem as mãos e os dedos. Dois modelos de luva são utilizados no CF: as luvas fechadas, com prolongamento dos dedos, conhecidas popularmente como luvas compridas; e as luvas sem o prolongamento dos dedos, conhecidas popularmente como luvas curtas.

A vantagem das luvas compridas diz respeito à proteção total dos dedos em caso de quedas ou de esbarrar em algo. Por outro lado, alguns modelos são difíceis para manipular objetos. As luvas curtas, por sua vez, são excelentes para manipular objetos, porém deixam as pontas dos dedos expostos, ficando mais frágeis em relação às quedas.

No geral, observamos que as luvas utilizadas pelos cicloturistas do CF são as encontradas no mercado para a prática esportiva do ciclismo. Isso revela que os cicloturistas precisam de luvas um pouco diferentes, ou seja, luvas que sejam mais flexíveis e, ao mesmo tempo, possam proteger as mãos como um todo. Desconhecemos luvas que sejam próprias para o cicloturismo, tenham maior flexibilidade e ofereçam proteção ao mesmo tempo.

O quarto equipamento de proteção dos cicloturistas são os tênis. Observamos, no CF, que, frequentemente, quando os cicloturistas estão viajando utilizando tênis é por que são iniciantes no cicloturismo e não percebem o perigo em utilizá-los em terreno acidentado de estradas de terra. Embora eles sejam mais confortáveis para acomodar os pés no pedal, por não terem nenhuma agarra na sola que fique presa ao pedal da bicicleta, soltam-se facilmente,

podendo levar os pés do condutor ao chão e, nesse caso, fazer uma alavanca com o pedal da bicicleta, causando traumas perigosos.

Outro problema dos tênis é em relação aos cadarços, que, quando não amarrados corretamente, ou seja, amarrados nas canelas do condutor, e não nos tênis, podem se enroscar na coroa da frente da bicicleta e, juntamente com a corrente, levar à queda. Além disso, geralmente, os tênis são maleáveis e não dão firmeza aos pés quando apoiados no pedal, principalmente nas descidas. Por outro lado, quando o cicloturista adentra o perímetro urbano dos municípios do CF, os tênis são os mais indicados. O grande problema é ficar colocando e tirando tênis, o que torna o passeio de cicloturismo quase inviável.

O quinto equipamento de proteção dos cicloturistas são as sapatilhas, que são calçados rígidos, com tacos de metais embaixo, que servem para encaixar e se fixar no pedal da bicicleta. Esses tacos são conhecidos popularmente entre os cicloturistas como “taquinhos”. As sapatilhas lembram uma chuteira de futebol. Por serem mais sólidas e de estrutura robusta, geralmente produzidas em couro sintético, protegem os pés de galhos, trepidação, pedras, enfim, dando segurança quando presas ao pedal, principalmente durante as descidas, não deixando o cicloturista ser jogado da bicicleta. Quanto às subidas, caso não se tenha destreza para com o terreno e convicção de que conseguirá subir sem descer da bicicleta, é melhor desencaixá-las antes da empreitada, pois pode levar à queda.

Dessa maneira, os equipamentos de segurança são extremamente importantes para o cicloturismo. Não encontramos trabalhos acadêmicos com dados sobre o índice de acidentes com cicloturistas no CF. O que observamos, porém, é que muitos acidentes, quando não são graves, não são socorridos no sistema público de saúde. Assim, acabam não sendo notificados. Essa é uma situação recorrente não apenas no CF, mas no País. Segundo Sousa, Bahia e Constantino (2016, p. 3684), no Brasil, “estudos relacionados a acidentes de trânsito apontam para a existência de sub-registro nos dados envolvendo ciclistas”.

Entre 1998 e 2008, os óbitos envolvendo ciclistas passaram de 396 (1%) para 1.556 (4%), sendo os maiores índices no ano de 2006 (1.668 mortes) (Sousa; Bahia; Constantino, 2016). Segundo o caderno SUMMIT Mobilidade-2022, do jornal *O Estado de São Paulo*, 1.064 ciclistas morreram no trânsito em 2012, ao passo que, em 2018, foram 1.545, um aumento de 45% em apenas seis anos. Os dados são assustadores e parecem aumentar a cada ano. A maioria dos ciclistas morre no trânsito urbano.

Como podemos ver, os equipamentos de segurança não podem ser entendidos como simples acessórios e nem tampouco desprezados em uma rota de peregrinação constituída, em

sua maior parte, de estradas de terra. Faltam dados seguros para entendermos os acidentes mais comuns provocados no CF. Algumas pistas puderam ser colhidas no trabalho de campo.

Os trechos mais perigosos do Caminho são constituídos pelas descidas das montanhas mais íngremes, como, por exemplo, entre outras, a Porteira do Céu, o trecho, que envolve duas sequências de descidas entre Tocos do Moji/MG e Estiva/MG, a descida entre Brazópolis/MG e Campos do Jordão/SP, a circulação no trânsito urbano de Campos do Jordão/SP, as descidas por trechos de asfalto da via de Pindamonhangaba, o trecho de terra de Pedrinhas, na via de Guaratinguetá, e, por fim, o trecho de asfalto entre Potim/SP e Aparecida/SP.

Outro fator, que é um grande causador de acidentes entre os cicloturistas do CF, é o excesso de confiança, que muitos imaginam ter. Muitos se julgam hábeis na bicicleta e, muitas vezes, podem até ser. O problema é que o CF não é uma pista de corrida e nem pretende ser. Trata-se de um local, que os moradores utilizam no seu dia a dia e, portanto, com trânsito de veículos e pessoas. O que parece acontecer, em nosso ponto de vista, é que, como muitos cicloturistas são de grandes centros urbanos, metrópoles consolidadas com trânsito intenso, imaginam que, por estarem no interior e em estradas de terra na zona rural, não há trânsito de veículos. Certamente, não há trânsito constante como nas metrópoles. No entanto, no CF, circulam tratores, maquinários agrícolas, caminhões de leite, carroças, cavalos, bois e vacas, cachorros, motocicletas, camionetes, carros de passeio, ônibus escolares e pessoas a pé entre outros. Assim, os equipamentos de proteção dos cicloturistas são imprescindíveis assim como, também, são os equipamentos de segurança das bicicletas.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB – BRASIL, Lei nº 9.503/1997, Capítulo IX – Dos Veículos – Seção II – Da segurança dos veículos Art. 105), a bicicleta deve ter os seguintes itens de segurança obrigatórios: campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais e espelho do lado esquerdo. Estão dispensadas de espelho retrovisor e campainha as bicicletas destinadas à prática de esportes (Resolução nº, 46 de 21 de maio de 1998, do CTB).

Quanto às práticas de esporte de bicicleta, entendem-se os tipos: I - *Mountain bike* (ciclismo de montanha); II - *Down Hill* (descida de montanha); III - *Free Style* (competição estilo livre); IV - Competição Olímpica e Pan-americana; V - Competição em avenida, estrada e velódromo; VI - Outros. Acontece que o cicloturismo não é uma categoria de esporte embora se aproxime, em muitos casos, da prática esportiva.

No CF, observamos que a maioria das bicicletas, senão todas, não possuem campainha, sinalização e espelho. Isso leva a vários conflitos entre peregrinos e cicloturistas. Como a

bicicleta é um veículo silencioso e os cicloturistas, geralmente, descem as montanhas em alta velocidade bem como, ao mesmo tempo, os peregrinos andam despreocupadamente no meio da estrada de terra como se não houvesse trânsito, alguns acidentes são inevitáveis. Várias histórias foram ouvidas dos cicloturistas em relação a esse respeito e que vivenciamos. Esse nos parece um problema longe de ser resolvido, necessitando de uma extensa e contínua campanha de trânsito de respeito mútuo entre todos os usuários do CF.

Além disso, uma cobrança junto aos fabricantes de bicicleta e os seus representantes de venda, ou seja, segundo o CTB, em seu artigo 338, os fabricantes de bicicletas são obrigados a fornecer, no ato da comercialização do produto, um manual contendo instruções de direção defensiva e primeiros socorros, além de anexos do CTB. Mas, infelizmente, não é o que ocorre no dia a dia nas lojas de bicicletas.

3.4 Infraestrutura para o cicloturismo

O cicloturismo no CF acontece entre uma conexão de ambientes rurais e urbanos. Aproximadamente a cada 30 km percorridos em estradas de terra, o cicloturista alcança o espaço urbano, para, em seguida, deslocar-se, novamente, para o rural, e vice-versa. Assim, utiliza a infraestrutura disponibilizada entre o ambiente rural e o urbano.

A infraestrutura é a “base material, o conjunto de edificações, obras e serviços públicos que garantem o mínimo de conforto da vida urbana atual” (Barreto, 1995, p. 39). Quase todos os municípios do CF oferecem algum tipo de conforto da vida urbana, como comércio (padarias, lanchonetes, supermercados etc.), hospedagens (pousadas, hotéis, *hostel* e *AirBnb*) e segurança pública. Mesmo assim, alguns, com destaque para os sulmineiros, ainda enfrentam problemas quanto à infraestrutura, como carência de hotéis, tendo localidades com apenas um ou dois hotéis e outras sem nenhum tipo de hospedagem, como é o caso de Crisólia, distrito de Ouro Fino/MG, de restaurantes abertos 24 horas e de bicicletarias. Também, há problemas com a infraestrutura cicloviária⁶⁹, como ausência de estacionamento para bicicletas, de ciclofaixas e de ciclovias em perímetros urbanos, de sinalização para ciclorrotas na zona rural, sendo, nesse caso, situações recorrentes em quase todos os municípios do CF, com exceção de Campos do Jordão/SP e Aparecida/SP.

⁶⁹ Como infraestrutura cicloviária, entende-se: as ciclofaixas, as ciclovias e as ciclorrotas (Bastos; Corrêa, 2022).

O cicloturismo assim como o turismo dependem de infraestrutura turística, ou seja, sinalização turística, pontos de informações turísticas e guias de turismo, entre outros, para que possa ocorrer. Ele necessita de condições mínimas para propiciar, oportunizar e alavancar o produto turístico (Ferreira; Coutinho, 2010). O cicloturismo, também, depende, para sua realização, de condições mínimas, porém precisa que atenda às demandas específicas dos cicloturistas. Há, ainda, necessidade de maior alocação de recursos financeiros e humanos para que rotas de cicloturismo sejam criadas e promovidas. Além disso, são primordiais os estudos para focar nas demandas e nas necessidades dos cicloturistas (Saldanha *et al.*, 2020). No CF, por exemplo, alguns elementos de infraestrutura cicloturística são fundamentais para a promoção do cicloturismo, como sinalização turística voltada com informações específicas para os cicloturistas (altitude, solo, inclinação etc.) e formação de cicloguias, que possam guiar os cicloturistas, não somente no CF, mas também em seu entorno (cachoeiras, trilhas etc.).⁷⁰

Atualmente, a infraestrutura turística no CF apresenta dois níveis: um mais adiantado nos municípios, que, historicamente, são mais desenvolvidos em relação ao turismo, como Águas da Prata/SP (Porto; Franco, 2005), Campos do Jordão/SP (Skopo, 2022) e Aparecida/SP⁷¹; e outros em crescimento, como Ouro Fino/MG, Inconfidentes/MG, Borda da Mata/MG, Tocos do Moji/MG, Estiva/MG e Paraisópolis/MG, em que o turismo é recente.

Águas da Prata/SP, por exemplo, é uma estância turística hidromineral de 7.369 habitantes (Censo, 2022). O município foi projetado no início dos anos de 1920 e a influência de sua construção se insere no contexto do desenvolvimento de localidades concebidas para serem estâncias hidrominerais e climáticas relacionadas diretamente a ideias sistemáticas de curas medicinais, que aconteceram na segunda metade do século XIX. O modelo de organização da zona urbana foi inspirado nos balneários alemães, que, para além das técnicas terapêuticas da época, organizou o espaço urbano em meio a parques, sendo estes idealizados e alguns construídos voltados para o tratamento da saúde através de caminhadas ao ar livre e contemplação da natureza. Águas da Prata/SP se constitui como um local turístico de vias

⁷⁰ Os Institutos Federais poderiam contribuir para a criação de cursos de guia de cicloturismo ou cicloguias, elaborando um currículo em que fossem incluídos, por exemplo, o ensino de pilotagem de bicicleta, mecânica de bicicleta, atendimento de primeiros socorros etc. Como professor do IFSUDEMINAS, *Campus* Inconfidentes, pretendemos aplicar o conhecimento obtido nesta tese para pesarmos e implementarmos cursos de formação inicial para o cicloturismo.

⁷¹ Segundo Oliveira (2017), Aparecida/SP é uma cidade desenvolvida com vocação turística, que, com o passar dos anos, vem adicionando novos atrativos turísticos, aumentando o interesse público para além da devoção religiosa. Nessa perspectiva, o cicloturismo no CF, por exemplo, também, pode ser considerado como mais um atrativo, o que só confirma a sua relevância.

arborizadas, tendo como modelo as estâncias hidrominerais alemãs e, também, francesas. Possui estação de trem, edifícios balneários e amplas áreas de lazer (Porto; Franco, 2005).

Campos do Jordão/SP, em 1915, era um distrito de São Bento do Sapucaí/SP. No ano de 1934, obteve autonomia administrativa e política, quando já se destacava pela sua importância como local de tratamento de saúde, tornando-se estância terapêutica (tratamento da tuberculose) ligada ao clima, às belezas cênicas e ao transporte de passageiros por linha férrea localizada no Vale do Paraíba. A consolidação da atividade hoteleira e do turismo como atividades econômicas principais começou nos anos de 1940, porém o seu reconhecimento só veio nos anos de 1978, momento quando houve uma exploração turística (Skopo, 2022).

Atualmente, Campos do Jordão/SP possui uma população de 46.974 habitantes (Censo, 2022). A sua altitude é de 1.628 m, o que a torna o município com maior altitude do Brasil (Schiavettil; Robim; Moraes, 1997) e elemento natural de atrativo turístico. O espaço urbano remete a construções inspiradas em cidades europeias. Quanto ao seu espaço rural, destaca-se o Parque Estadual de Campos do Jordão/SP⁷², conhecido, também, como Horto – uma Unidade de Conservação (UC), que faz parte do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) (Brasil, 2000) e que é um dos trechos do CF.

Aparecida/SP, como já citado anteriormente, é um dos principais roteiros turísticos do País, cuja funcionalidade é religiosa e especializada na recepção de romeiros, que afluem à Basílica de Aparecida para rezar, fazer turismo (Pinto, 2006) e praticar o cicloturismo (Cini; Guimarães, 2017) entre outras motivações para visitá-la. Aparecida/SP possui 32.569 habitantes (Censo, 2022), todavia, atrai quase 1 milhão de turistas todos os anos (Gaudiumpress, 2021). Trata-se de um município com antiga e ampla infraestrutura turística.

Enquanto esses três municípios se formaram em torno do turismo, os sul-mineiros do CF somente agora começam a dar os primeiros passos em relação ao desenvolvimento do turismo e à sua respectiva infraestrutura. Sendo assim, a fim de entendermos como isso vem se formando, a seguir, abordamos alguns elementos, que têm promovido o desenvolvimento do turismo no trecho mineiro do Caminho, destacando o cicloturismo como um dos responsáveis por promover esse desenvolvimento. Para isso, serão abordados as indicações de acesso (sinalização do Caminho), os equipamentos de apoio (pontos de apoio), os equipamentos

⁷² Parque é uma área protegida de domínio público, cujo objetivo é a preservação de ecossistemas naturais que possuem relevância ecológica, beleza cênica e possibilidades de uso público, bem como lugar para a “pesquisa, a educação e interpretação ambiental, a recreação em áreas naturais e o ecoturismo” (Lobo, 2014, p. 35).

turísticos (hospedagens) e a infraestrutura básica urbana (banheiros públicos nas zonas urbana e rural, e segurança pública), elementos cruciais para compreendermos como a ciclovagem no Caminho é afetada.

Conforme o Guia Brasileiro de Sinalização Turística (Brito; Magalhães, 2021), a sinalização turística é dirigida para os usuários, que não conhecem uma região ou município por onde está circulando, especialmente quando visitada(o) pela primeira vez. A linguagem em forma de pictografia, com cor padronizada internacionalmente, e a articulação com a sinalização indicativa são elementos que destacam os atrativos turísticos e, concomitantemente, tornam mais racional um caminho independentemente do idioma e da origem do turista, seja nacional, seja estrangeiro. O conjunto de placas informa os usuários a respeito dos atrativos turísticos, os melhores percursos e as distâncias a serem percorridas.

No CF, a orientação geográfica para direcionar o viajante até Aparecida/SP é sinalizada com setas amarelas pintadas em postes (Figura 26) ou mourões de cercas rurais e em placas de metal (Figura 27), cuja responsabilidade de instalação e manutenção é da AACF e dos municípios, que fazem parte do Caminho. Todos devem seguir o Manual de Identidade Visual e Aplicações da Marca do Caminho da Fé (Caminho da Fé, 2020).

Figura 26: Poste com seta amarela**Figura 27: Placa com seta amarela**

Fonte: arquivo pessoal, 2020.

A seta amarela, segundo o Manual, será “pintada em todo o percurso do Caminho em locais apropriados e que não comprometam o meio ambiente” (Caminho da Fé, 2020, p. 16). Apesar da regulamentação, nem todas as sinalizações seguem as recomendações e há setas pintadas em árvores, pedras, postes e até atrás de placas de trânsito (Figura 28). Além disso, peregrinos e cicloturistas, também, aproveitam para colar adesivos de suas comitivas em diversos lugares do Caminho, como padarias, lanchonetes e comércio em geral.

Figura 28: Seta amarela pintada atrás de placa de trânsito (Águas da Prata/SP)



Fonte: arquivo pessoal, 2020.

As placas, além de indicarem a direção do CF, mostram, também, quantos quilômetros faltam para se chegar à Aparecida (Figura 29), bem como as divisas entre os municípios, com informações gerais (Figura 30) e a presença de água potável em determinados locais do Caminho (Figura 31).

Figura 29: Quilômetros até Aparecida/SP Figura 30: Divisa de municípios



Fonte: arquivo pessoal, 2020.

Figura 31: Água potável



Fonte: arquivo pessoal, 2019.

A correta sinalização é importante, porque, em muitos pontos, não é possível captar sinal de celular, o que dificulta a navegação pelo aplicativo GPS⁷³ para monitoramento da ciclovagem, sendo a sinalização fixa a principal informação para os cicloturistas.

Tanto as setas amarelas quanto as placas devem estar visíveis para todos, uma vez que a estrada de terra é cortada por inúmeras outras estradas vicinais, encruzilhadas e trilhas. Apesar disso, não é nada impossível e nem tampouco raro perder-se no CF, sobretudo entre Inconfidentes/MG e Borda da Mata/MG, porque, além do CF, dois outros caminhos religiosos, orientados também com setas amarelas, se cruzam: o Caminho da Prece/MG (CP) e o Caminho de Nhá Chica/MG (CNC).

Além dessa confusão com as setas amarelas, há, ainda, uma disputa entre os proprietários de pousadas e hotéis em relação à sinalização, pois alguns aproveitam-se da marcação das setas amarelas para colocarem setas com cores diferentes para orientar o caminho até os seus estabelecimentos, a fim de atrair hóspedes (Figura 32).

⁷³ Substantivo masculino: GPS – sigla em inglês *Global Positioning System* ou Sistema de Posicionamento Global baseado em emissões de radiofrequência oriundas de um conjunto de 24 a 32 satélites artificiais desenvolvidos pelo sistema de defesa dos Estados Unidos da América (Houaiss, 2021).

Figura 32: Seta amarela e seta marrom (Ouro Fino/MG)



Fonte: arquivo pessoal, 2020.

Essa situação gera desentendimentos entre os donos dos estabelecimentos, como foi verificado em vários municípios. Esse fato demonstra que há um problema em relação ao planejamento do turismo, envolvendo poder público e iniciativa privada e que merece atenção, para que sejam todos beneficiados, cicloturistas e comerciantes locais.

Outra sinalização presente no CF, mas de iniciativa popular, é a que diz respeito às mensagens de incentivo motivacional pintadas em porteiras (Figura 33) ou em pequenas placas de madeira, principalmente no meio das montanhas mais difíceis de serem vencidas no Caminho. As mensagens são frases de incentivo, como “tenha fé” e “respire, você conseguirá”. O cicloturista Ricardo José, por exemplo, disse que as placas de motivação, como as instaladas na Porteira do Céu (Borda da Mata/MG) e na Serra do Caçador (Estiva/MG) são importantes para incentivá-lo a pedalar.

Figura 33: Tocos do Moji/MG/Estiva/MG**Figura 34: Placa de incentivo**

Fonte: arquivo pessoal, 2020.

Outro elemento importante, que diz respeito à infraestrutura, são os equipamentos de apoio. Embora estes sejam definidos como locais de prestação de serviço, que não sejam obrigatoriamente gastronômicos ou mesmo turísticos (Barreto, 1995), no CF a prestação de serviços, a infraestrutura básica e os equipamentos de turismo são entendidos pelos cicloturistas como pontos de apoio. Ainda, eles entendem, também, que esses pontos envolvem as capelas, os oratórios e as grutas, uma vez que, na maioria das vezes, são locais, que disponibilizam água potável, banheiro e ducha externa entre outras coisas úteis para uma cicloturagem.

Os pontos de apoio, então, podem ser entendidos como locais públicos ou privados e podem ser divididos em oficiais e não oficiais. O que os difere, basicamente, é que os oficiais são credenciados junto à AACF bem como possuem carimbo para o Passaporte da Fé. Já os não oficiais não são credenciados e nem tampouco possuem o carimbo. Apesar dessas diferenças, ambos são entendidos pelos cicloturistas como pontos de apoio e estão presentes ao longo de todo o Caminho, seja na zona rural, seja na zona urbana. Eles não se limitam a uma região do CF e um lugar específico, estão presentes em várias regiões e são de grande utilização para todos.

Na zona rural, geralmente, são pequenas mercearias, mais conhecidas como vendas, também capelas, oratórios e grutas. Destacamos alguns exemplos de pontos de apoio na zona rural: a Venda do Zé (Borda da Mata/MG), a Capela da Troca (Estiva/MG), a Capela do Sagrado Coração de Jesus (Águas da Prata/SP), o Oratório de São Bento (Estiva/MG), a Gruta de Nossa Senhora de Lourdes (Estiva/MG) e a Gruta São Francisco Xavier (Tocos do

Moji/MG). Existem vários outros pontos de apoio. Entretanto, esses exemplos nos dão uma dimensão de como se apresentam no CF. Vejamos cada um a seguir.

A “Venda do Zé” é localizada em Borda da Mata/MG. Ela está ao pé da serra da última subida para chegar na montanha conhecida como Porteira do Céu. Trata-se de uma pequena casa (Figura 35), que oferece uma ducha externa (Figura 36) e água potável de nascente (Figura 37).

Figura 35: Ponto de apoio

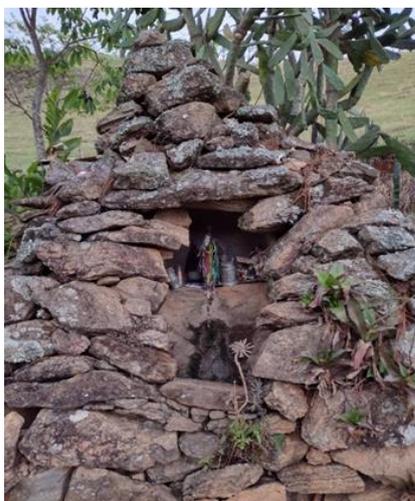


Figura 36: Ducha externa



Fonte: arquivo pessoal, 2019.

Figura 37: Gruta com água



Fonte: arquivo pessoal, 2019.

Até o ano de 2021, o dono do imóvel, que não residia no local, oferecia gratuitamente a casa para hospedagem. A chave ficava pendurada em lugar visível ao lado de fora. Ali, podia-se entrar e utilizar a cozinha, e dormir nos quartos, que disponibilizavam camas, colchões e

cobertas. No ano de 2022 o imóvel foi vendido e, atualmente, funciona uma pequena venda (a Venda do Zé), que oferece hidratação, alimentação e hospedagem (Figuras 38, 39, 40 e 41) bem como sinal gratuito de *internet*.

Figura 38: Ponto de apoio



Figura 39: Ponto de apoio



Fonte: arquivo pessoal, 2019.

Figura 40: Área externa **Figura 41: Bandeiras de cicloturistas e peregrinos**



Fonte: arquivo pessoal, 2022.

Hoje, esse ponto de apoio serve de exemplo do que vem acontecendo com os desdobramentos do cicloturismo no CF, principalmente em relação aos municípios sul-mineiros, ou seja, a evolução e o desenvolvimento cicloturístico, que possibilitam a geração de ganhos para famílias, que encontram no Caminho uma oportunidade de renda.

Alguns cicloturistas questionam que o espírito do CF deveria ser manter o ponto de apoio gratuito. Ao mesmo tempo, outros entendem que se trata de um ganho financeiro e oportunidade de negócios. O fato é que esses tipos de ponto de apoio estão ficando cada vez mais comuns ao longo de todo o caminho.

Para alguns cicloturistas, a maioria dos pontos de apoio ainda não oferece facilidades para dar suporte mecânico para as bicicletas, como venda de peças e oficinas mecânicas. Todavia, essa situação parece estar começando a mudar. Na “Venda do Zé”, por exemplo, encontramos um cavalete mecânico para conserto de bicicleta (Figura 42) bem como uma pequena caixa com algumas ferramentas e peças para pequenos reparos (*kit* de emergência para reparo de pneus, cabo de câmbio etc.).

Figura 42: Cavalete mecânico para bicicleta



Fonte: arquivo pessoal, 2022.

Outro ponto de apoio, também localizado no município de Estiva/MG, é a Capela da Troca ou Capelinha da Troca (Figura 43), como é carinhosamente chamada pelos cicloturistas. Essa capela é dedicada à Nossa Senhora Aparecida e o que a caracteriza é o fato de o visitante deixar ali alguma coisa, que possa trocar. Assim, encontram-se nela: água, curativos, barra de

cereais, remédios, dinheiro, peças de bicicletas, pequenos reparos para bicicleta e uma infinidade de coisas, para que aquele que estiver vindo após o outro visitante possa usufruir gratuitamente do que está necessitando.

Figura 43: Capela da Troca em Estiva/MG



Fonte: arquivo pessoal, 2020.

Dentro da capela, há um livro de assinaturas, para que todos os que ali estiverem possam deixar uma mensagem. Folheando-o rapidamente, observamos que, no geral, as mensagens são de religiosidade e fé, pedidos ou agradecimentos em relação a milagres alcançados e mensagens de paz e amor. A capela, também, dispõe de uma pequena almofada com tinta e carimbo para o peregrino carimbar o seu Passaporte da Fé.

A Capelinha da Troca sintetiza um pouco do que é o CF; ou seja, uma perspectiva de gratuidade descompromissada, oferecimento e solidariedade. Várias capelas no Caminho possuem essa mesma característica, revelando que, por um lado, se as capelas são lugares de oração e de entrar em contato com o mundo sagrado, por outro lado, também, são muito terrenas e revelam o que há de melhor nos seres humanos, como compaixão em compartilhar e abrigo.

No geral, as capelas não possuem portas e permanecem abertas o ano inteiro. Algumas são construídas pela AACF, outras por paróquias e comunidades católicas e outras, ainda, por

particulares. É o caso da Capela Sagrado Coração de Jesus (Figura 44), construída no ano de 2020, entre Águas da Prata/SP e Andradadas/MG.

Figura 44: Capela Sagrado Coração de Jesus (Águas da Prata/SP)



Fonte: arquivo pessoal, 2020.

Essa capela está localizada à margem do CF e pertence a um fazendeiro local. Segundo um dos pedreiros que a construiu, trata-se de uma construção em função do pagamento de uma promessa e dádiva alcançada. Ela dispõe de banheiros masculino e feminino, água potável, lixeiras para coleta seletiva e um amplo espaço para descanso. Ela fica aberta o ano todo e, como a Capela da Troca, também, possui uma infinidade de objetos de primeira necessidade, como esparadrapo e remédios, para que todos possam usufruir de sua generosidade.

Outros pontos de apoio importantes no CF, também, são os oratórios (Figura 45) e as grutas (Figura 46). Embora não possuam a mesma estrutura das capelas e das vendas, são extremamente importantes para os cicloturistas, pois a maioria disponibiliza água potável e é construída em locais aconchegantes; isto é, sombras embaixo de árvores, no meio de subidas difíceis, entre outros lugares.

Figura 45: Oratório de São Bento (Estiva/MG) Figura 46: Gruta N. Sra. de Lourdes



Fonte: arquivo pessoal, 2020.

Oratórios e grutas, geralmente, são erguidos como forma de pagamento de promessa de alguma graça atingida por um fiel. Outros são erguidos por comunidades religiosas locais, como, por exemplo, a gruta da comunidade de São Francisco Xavier, em Tocos do Moji/MG (Figura 47).

Figura 47: Gruta São Francisco Xavier (Tocos do Moji/MG)



Fonte: arquivo pessoal, 2020.

Além dos oratórios e grutas como pontos de abastecimento de água, existem, ainda, os pontos de abastecimento, que são construídos em frente a propriedades particulares. Nesse caso,

são torneiras disponibilizadas gratuitamente em frente às casas, como, por exemplo, a que existe em uma residência em Paraisópolis/MG. Prédios públicos, também, oferecem torneiras, como em um posto de saúde no povoado da Serra da Luminosa, também em Paraisópolis/MG.

Os pontos de apoio são lugares, que oferecem espaço para hidratação, descanso e contemplação e se apresentam, quase sempre, como locais sagrados materializados em construções, como capelas, grutas e oratórios. Além disso, são, ainda, espaços fundamentais para interações sociais, que propiciam o encontro dos cicloturistas com outros utilizadores do CF, como peregrinos a pé, romeiros etc.

Quanto aos pontos de apoio construídos como locais sagrados, a sua motivação ocorre, geralmente, pelo pagamento de promessas e graças alcançadas, o que reflete uma religiosidade, que está presente em todo o Caminho, inclusive para todos os cicloturistas, mesmo que as motivações de muitos deles não estejam ligadas à fé. Segundo Travassos (2021), a peregrinação envolve sacrifícios e dificuldades de um trajeto até um local sagrado. Quando as promessas são alcançadas, gera-se um objeto de demanda com o sagrado (o além etc.). Muitos desses objetos no CF são pontos de apoio, cuja inspiração, construção e funcionalidade estão imbuídas desse propósito. Cicloturistas, movidos ou não pela fé, acabam se relacionando com esses aspectos.

Além do sagrado, como já visto, os pontos de apoio oferecem espaços para a oportunidade de interações sociais. Neles, os cicloturistas se encontram e interagem uns com os outros bem como com o moradores locais. Os cicloturistas que entrevistamos, como Rafael Araújo e Airton Vignola Júnior, por exemplo, trazem significativos relatos a esse respeito. Rafael Araújo disse que a bicicleta é mágica e que, quando encontrou uma capela de vidro com uma Nossa Senhora dentro em uma cúpula, aquilo emanou uma energia diferente.

Normalmente, nesses momentos, é quando os cicloturistas começam a conhecer as particularidades dos municípios e os segredos do CF, como cachoeiras, trilhas e desvios para cortar determinadas montanhas íngremes. Muitos pontos de apoio estão localizados em lugarejos muito pequenos, onde acontecem festas e comemorações religiosas do calendário católico. Eles representam, pois, uma das partes mais importantes do CF, não sendo apenas locais de infraestrutura, mas de diferentes interações e funções.

Normalmente, os cicloturistas param nos pontos de apoio, porque estão cansados da cicloviagem e necessitam de uma pausa. Muitos chegam fragilizados pelo desgaste do Caminho, das condições meteorológicas ou do próprio esgotamento do corpo. Então, quando acessam um ponto de apoio, parece estarem disponíveis para o mundo e, humildemente, procuram ajuda e parece se conectarem com a ideia do sagrado. Um simples copo de água no

CF pode parecer uma graça divina alcançada. Alimentar-se e manter-se hidratado é o segredo alardeado por qualquer cicloturista experiente para percorrer o CF. Segundo a cicloturista Thaís Elaine Piva, que conduzia um grupo de cicloturistas formado apenas por mulheres, as paradas que realizaram na ciclovagem foram para hidratação e alimentação, sendo extremamente imprescindíveis para a confraternização e, além disso, para o descanso e para seguir ciclovajando. Assim, optaram por pontos de apoio nos perímetros urbanos dos municípios do Caminho.

Na zona urbana, por sua vez, os pontos de apoio são bares, padarias, lanchonetes, restaurantes, farmácias, mercados e hospedagens (pousadas e hotéis), sendo essas últimas as mais utilizadas, pois oferecem confortos e facilidades do mundo urbano contemporâneo. Quanto às hospedagens, basicamente há três tipos: hotéis, pousadas e casas de família com vagas compartilhadas, que utilizam aplicativos virtuais de celular para oferecer uma hospedagem juntamente com a família residente.

Hotéis e pousadas, como, por exemplo, em Águas da Prata/SP, Campos do Jordão/SP e Aparecida/SP, oferecem um leque de opções, que vão de estadias com preços populares até as mais caras e luxuosas. Trata-se de municípios turísticos, que já possuem uma rede hoteleira desenvolvida. Nos pequenos municípios sul-mineiros e paulistas, por sua vez, a realidade é diferente, sendo os pequenos hotéis, as pequenas pousadas e as casas das famílias locais, que surgem a cada dia.

Geralmente, os hotéis dos municípios sul-mineiros são familiares, passados de geração para geração. A arquitetura costuma ser antiga, como prédios do início do século XX. Os móveis e a decoração, também, remetem a um tempo quando a vida parecia correr mais lentamente. Muitos foram obrigados a se reformular e se adaptar para receber hóspedes, entre eles os cicloturistas.

Os pequenos e antigos hotéis oferecem algo de nostálgico para os hóspedes. O que percebemos é que são hospedagens, que, no passado, recebiam viajantes das mais diversas origens, como vendedores (mascates), e que, devido ao aumento do fluxo de turismo que o CF trouxe, foram obrigados a se modernizar. Apesar disso, parece que não perderam aquilo que lhes dá a sua maior característica: ou seja, a hospitalidade do interior de Minas Gerais. Trata-se de um atendimento ainda um tanto quanto informal, com um jeito aconchegante de roça, de se sentir em casa. Diferentemente das grandes corporações e redes hoteleiras em que a formalidade é a regra, os pequenos hotéis, ainda, apresentam um lado humano da hospedagem, como se o hóspede e o dono se conhecessem de longa data.

Os pequenos hotéis conseguem transmitir um sentimento de humanidade, e não somente de uma relação comercial. Se por um lado perdem em conforto, sofisticação e tecnologia, por outro compensam todos esses quesitos com um atendimento mais próximo do hóspede.

As pousadas, diferentemente dos hotéis, costumam estar localizadas na zona rural, geralmente às margens do CF, mas encontram-se, também, na zona urbana. No Sul de Minas Gerais, por exemplo, as pousadas costumam ser em pequenas propriedades rurais. Muitas são casas de família, que foram adaptadas, com quartos com beliche para abrigar mais viajantes, café da manhã oferecido coletivamente na mesa da cozinha da residência e rotina de horários seguindo o ritmo dos moradores da casa, e não dos hóspedes.

Relevante observarmos que, entre os cicloturistas, as pousadas são conhecidas como pousada da dona fulana de tal, e não do dono tal. Isso acontece pelo fato de que os homens se levantam muito cedo para trabalhar na terra, tirar leite das vacas e realizar as demais tarefas que o trabalho na roça exige. Enquanto isso, as mulheres ficam em casa para cumprir as tarefas do lar. Nessa dinâmica, elas se tornam administradoras das pousadas, cumprindo todas as tarefas que uma hospedagem exige, como recepção, limpeza etc.

Um problema, que os cicloturistas enfrentam e que foi apontado por todos os entrevistados desta pesquisa, é o fato de a maioria das pousadas e hotéis não permitirem que o cicloturista guarde a sua bicicleta dentro do quarto, sendo poucos os que permitem. Cicloturistas são cicloviajantes, que são apegados às suas bicicletas; às vezes, nem por serem caras, mas, principalmente, por recearem em perdê-las e terem de interromper a cicloviagem. Hospedagens novas, por outro lado, já vem se adaptando a esse hábito dos cicloturistas, como ocorre em Paraisópolis/MG, onde há um hotel, que possui um bicicletário.

O fato de guardar ou não a bicicleta no quarto tem aberto novas formas de hospedagem no CF, como a hospedagem compartilhada, a qual tem se apresentado como uma oportunidade de ganho econômico para muitas famílias, que habitam o Caminho. Geralmente, os administradores dessa forma de hospedagem não se importam se os cicloturistas vão guardar a bicicleta dentro do quarto ao lado da sua cama. Muitos, inclusive, enxergam essa permissão dada como uma forma de atrair cicloturistas para a hospedagem. Nesse sentido, o que percebemos é que vem aumentando o número de pessoas, que têm enxergado nessa forma de hospedagem uma oportunidade.

Para os cicloturistas, esse tipo de hospedagem é interessante, pois, ao invés de ficar fechado em um quarto de hotel, sem interação social, na hospedagem compartilhada, há oportunidade de experienciar o dia a dia das pessoas e interagir com residentes do Caminho

Pensando a infraestrutura básica urbana, um dos problemas sérios para o cicloturismo no CF é a ida ao banheiro durante a cicloturagem na zona rural. Ela envolve basicamente duas possibilidades: encontrar um ponto de apoio que ofereça banheiro, como capela ou venda; ou utilizar o ambiente natural disponível para fazer as necessidades (ir ao mato; ir atrás de alguma pedra ou árvore).

Como já visto, algumas capelas oferecem banheiros. No entanto, não é sempre que o cicloturista está próximo delas. Sendo assim, é obrigado a procurar mercearias ou bares em lugarejos. Muitos donos de estabelecimentos oferecem a utilização do banheiro com boa vontade. Porém, a higiene, às vezes, é comprometida e a utilização difícil, sendo uma alternativa utilizar o mato. Todavia, a utilização do ambiente natural como banheiro traz riscos, notadamente o perigo de ser picado por animais peçonhentos⁷⁴. Cicloturistas, que costumam percorrer o CF, relatam que foram picados por aranha, abelha ou marimbondão nessas ocasiões.

Embora não relacionado diretamente ao ramal principal do CF, mas envolvendo alguns municípios que fazem parte do Caminho, Silveira e Machado (2017) fizeram um estudo da epidemiologia dos acidentes por animais peçonhentos nos municípios do Sul de Minas Gerais, entre os anos de 2007 e 2012, nas Microrregiões de Itajubá, Santa Rita do Sapucaí, Pouso Alegre e São Lourenço, envolvendo 64 municípios. Entre os nove municípios mineiros que fazem parte do CF, seis tiveram dados colhidos pelo estudo, sendo eles: Borda da Mata, Estiva, Tocos do Moji (Microrregião de Pouso Alegre), Brazópolis, Consolação e Paraisópolis (Microrregião de Itajubá). Foram registrados 2.123 casos de acidentes envolvendo animais peçonhentos; destes, 36,88% foram causados por aranhas, 19,31% por serpentes⁷⁵ e 12,05% por abelhas.

Os animais peçonhentos oferecem riscos de acidentes e são um perigo cotidiano. No geral, os cicloturistas costumam não perceber esse fato e continuam a utilizar o mato como banheiro. Entretanto, muitas vezes, é necessário e não há o que fazer, e a saída é tentar encontrar locais seguros, o que, por sua vez, envolve conhecer um pouco da dinâmica das estradas de

⁷⁴ “Entende-se por animais peçonhentos aqueles capazes de produzir veneno e armazená-lo em glândulas que se comunicam com o exterior através de estruturas (dentes, espinhos, ferrões) especializadas para a inoculação da peçonha em presas ou predadores” (Silveira; Machado, 2007, p. 89).

⁷⁵ No mundo, existem 3.100 espécies de serpentes descritas pela ciência. No Brasil, são 350 espécies, sendo que 30% de nossa fauna de serpentes ainda é desconhecida. As espécies podem ser terrícolas (vivem no solo), arborícolas (solo + árvore), semiarborícolas (chão e árvore), aquáticas (água), semiaquáticas (chão + água) fossoriais (galerias subterrâneas) ou criptozoicas (vivem sobre a serapilheira, que cobre o chão) e podem ter hábitos diurnos ou noturnos (Costa, 2008). No CF, por ser uma região montanhosa e com muitas rochas, as cascavéis (*Crotalus durissus*) acabam utilizando-se delas para moradia, já que se adaptam em vários habitats, mas, geralmente, seco, arenoso e pedregoso.

terra e da vida rural. Assim, o ideal é evitar bananeiras, plantações de café e locais com mata muito fechada, dando preferência a árvores e locais mais descampados, sem a presença de gado. O problema é que muitos cicloturistas se sentem acanhados e acabam procurando justamente os lugares escondidos nas matas.

Além dos animais peçonhentos, outros dois perigos muito comuns que os cicloturistas enfrentam é em relação ao gado e aos cachorros. Na região sul-mineira, por exemplo, existem muitas propriedades de agricultura familiar, laticínios e criadores de bovino de corte. O gado pode se dividir, segundo a sabedoria popular da região, em dois tipos: o gado malhado e o gado branco.

O gado malhado, geralmente, é manso. Qualquer graveto que se pegue na mão e levante acima da cabeça é o suficiente para espantá-lo. Quanto ao gado branco, geralmente formado pela raça Nelore⁷⁶, a situação é mais delicada, pois costuma se agrupar em rebanho e vir para cima de ciclo-turistas, que, com isso, correm perigo. Há relatos de cicloturistas, que, por pouco, não sofreram acidentes sérios com o gado branco.

Quanto aos cachorros, a situação, também, é preocupante. Normalmente, quem reside na zona rural e possui roça com plantações e criação de animais de médio porte, possui cachorro, sendo, na maioria das vezes, mais de um cão. O cicloturista enfrenta duas situações de perigo: a primeira é ao utilizar o banheiro no mato e ser mordido, inclusive na face, por estar agachado. A outra situação não envolve o banheiro diretamente, mas o ato de pedalar. Quer dizer, geralmente, os cachorros saem, não se sabe de onde, do meio do mato, e procuram a perna do cicloturista para morder bem como o pneu da bicicleta.

Se a procura pelo banheiro na zona rural possui as suas características, na zona urbana, por sua vez, também, tem suas particularidades. Chama atenção o fato de que, em alguns estabelecimentos sulmineiros, por exemplo, como bares e vendas, os banheiros possuem um tipo de vaso sanitário conhecido como bacia turca ou bacia de banheiro de roça, como muitos ainda chamam. Trata-se de uma bacia instalada no chão para ser utilizado de cócoras (Figura 42).

⁷⁶ Segundo Pedro Stoeckli (2017, p. 190), ao entrevistar vaqueiros para a sua tese de doutorado, quanto à braveza do gado Nelore, um vaqueiro deu o seguinte depoimento: [o nelore é o] “gado mais cismado que tem. Se tem 200 e você chega, ele fica cismado, são necessárias mais pessoas para lidar com nelore”.

Figura 48: Bacia turca ou banheiro de roça



Fonte: arquivo pessoal, 2019.

Esses banheiros trazem estranhamento quanto ao uso, mas a maior reclamação dos cicloturistas é o fato de que, por utilizarem sapatilhas, que, geralmente, são escorregadias em função da presença de cravos e taco de metal em sua sola, serem um perigo enfiar o pé e cair na bacia. Quanto às mulheres cicloturistas a situação é mais delicada, pois envolve retirar a calça de ciclista e equilibrar-se. Muitas, compreensivelmente, se recusam a utilizar este tipo de bacia.

Nos municípios do CF, constatamos que Andradas/MG, Campos do Jordão/SP e Aparecida/SP oferecem banheiros públicos, com chuveiro, guarda-volumes, paraciclos e postos de informações turísticas. No entanto, os municípios sul-mineiros, ainda, carecem de melhor estrutura nesse quesito, como se vê no Quadro 1.

Quadro 1: Diagnóstico de infraestrutura básica urbana (banheiro) para o cicloturismo

Município	Banheiro	Banheiro com chuveiro
Ouro Fino	Sim	Sim
Borda da Mata	Sim	Não
Inconfidentes	Sim	Sim
Tocos do Moji	Não	Não
Estiva	Sim	Não
Consolação	Não	Não
Paraisópolis	Sim	Não
Brazópolis	Sim	Não

Fonte: elaboração própria, 2020.

Por fim, outro aspecto da infraestrutura básica urbana diz respeito à segurança. Em alguns trechos do CF, como, por exemplo entre Potim/SP e Aparecida/SP, o roubo de bicicletas é uma realidade. Geralmente, as bicicletas de *Mountain bike* atingem alto valor comercial e isso acaba atraindo os roubos. A questão é tão séria que AACF possui uma Comissão de Gestão de Segurança do Caminho da Fé, que se reuniu em 22 de fevereiro de 2019 e tomou algumas medidas junto à Polícia Militar para enfrentar o problema, resultando em uma operação de monitoramento aos finais de semana, conduzidas pelas Rondas Ostensivas com Apoio de Motocicleta (Roncam) do 5º e 23º BPMI (Batalhão da Polícia Militar do Interior) do estado de São Paulo (Xandu, 2019).

A segurança quanto ao roubo de bicicletas perpassa, também, pela questão dos estacionamentos para bicicletas. Os municípios que compõem o CF, em sua zona urbana, não possuem estacionamentos para bicicletas, com exceção de Andradas/SP, Campos do Jordão/SP e Aparecida/SP. O cicloturista, que está sozinho, acaba sendo o que mais precisa de estacionamento, uma vez que fica inseguro quanto ao roubo quando tem que deixar sua bicicleta para realizar alguma tarefa.

Além da segurança, a existência de estacionamentos para bicicletas é, ainda, um dos incentivadores ao ciclismo em geral. Segundo a Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (2013), quando bem localizados, eles transmitem mensagem ao público de que a utilização da bicicleta é bem-vinda bem como pode levar as pessoas a utilizá-la no futuro.

4 PEDALANDO NO CF: EXPERIÊNCIAS NA CICLOVIAGEM

4.1 Tipos de cicloturismo

O cicloturismo no CF acontece o ano inteiro, todavia é mais intenso nos finais de semana, nos feriados prolongados e nos meses de estiagem, como abril, maio, junho, julho e setembro (Relatório de Atividades, 2017). Atualmente, porém, após o auge da pandemia da COVID-19 em 2020, ele tem acontecido constantemente aos finais de semana e independentemente da época do ano. Essa situação foi verificada, por exemplo, ao longo do ano de 2022.

O cicloturismo no CF ocorre de quatro formas: sozinho (solo), em dupla, em grupo ou por meio de eventos. Essas formas de praticá-lo possuem algumas características primordiais para a ciclovigagem, como autonomia e companheirismo.

No cicloturismo solo, geralmente, o cicloturista carrega a própria bagagem e a forma mais usual de fazê-lo é através de mochila. Alguns contam com carro de apoio. Entretanto, observamos que a preferência é em ciclovijar sem carro de apoio, pois o cicloturista pode se deslocar mais livremente.

Nesse tipo de cicloturismo, a bicicleta e a bagagem são elementos centrais. Alguns cicloturistas carregam mochilas cheias de roupas. Devido ao fato de o Caminho ser constituído, em sua maior parte, por estradas de terra, acabam sujando muito. Uma dona de pousada disse-nos que “meia de cicloturista não tem lavadeira que tire a sujeira de terra”. O mais comum são os cicloturistas lavarem as roupas nas hospedagens. O problema é que, dificilmente, secam durante à noite. Outros, mais arrojados e que conhecem as estradas vicinais, lavam nas cachoeiras. Para secar penduram no quadro da bicicleta: o calor e o vento fazem o resto.

Segundo Oliveira e Anunciação (2003, p. 50), as viagens individuais permitem que o cicloturista tome as próprias decisões, sendo que, acertando ou errando, “ele será o único a sofrer as consequências de suas escolhas e atitudes”. Para eles, todo cicloturista deveria fazer uma ciclovigagem sozinho pelo menos uma vez na vida, tendo por objetivo testar conhecimentos, habilidades e conhecer os próprios limites. Concordamos com os autores, pois a ciclovigagem solo eleva a autonomia para que o cicloturista fique atento a todos os seus movimentos e teste os seus limites em liberdade. O cicloturista Alexandre Passos da Costa disse que ciclovijar sozinho é uma oportunidade para se conhecer, descobrir-se e fazer uma autoavaliação.

Completou dizendo que, pelo menos uma vez na vida, os cicloturistas deveriam fazer uma ciclovagem sozinho, pois isso gera amadurecimento.

A autonomia no cicloturismo solo é construída através da liberdade de aventurar-se com a bicicleta pela natureza em um caminho montanhoso, como é o CF. A ação de ciclovijar age diretamente na identidade de cada cicloturista, que, individualmente, possui uma cultura própria e, através dela, interage de diversas maneiras com a ciclovagem. Mesmo para os cicloturistas que viajam em dupla ou em grupo, em algum momento do Caminho, ele ficará pedalando sozinho. Ainda que seja por alguns minutos ou horas, essa experiência de autonomia no pedal ficará marcada. Para o cicloturista Ricardo Luiz de Andrade, por exemplo, o CF faz pensar muito na vida e refletir sobre várias coisas. Já para o cicloturista Lucas Marques Muniz, avaliando que vive em um mundo digital, a natureza estimula muito a pedalada a ponto de refletir sobre si mesmo em um exercício de autoconhecimento.

Além disso, a ideia de ciclovijar sozinho mexe com o imaginário social e coloca, muitas vezes, o ciclovijante como alguém errante, como uma espécie de um Dom Quixote de la Mancha. O cicloturista solo Fabiano dos Santos (2021), por exemplo, percorrendo o CF pela primeira vez, disse que gosta de fazer loucuras e “sair fora do ponto”. Por isso, optou por percorrer o caminho sozinho.

O cicloturista solo Michael Ramos, que percorria o CF pela segunda vez, porém dessa vez sozinho, ao refletir sobre sua experiência, disse que ciclovijar sozinho é como se estivesse passando um filme na sua cabeça em que tudo é vivenciado durante o Caminho, sendo muito gratificante. Já o também cicloturista solo Rafael Araújo pontuou que, enquanto ciclovijava, vários pensamentos passavam pela sua cabeça e, à medida que ia remoendo os problemas, ia encontrando soluções. Ainda, com satisfação e refletindo sobre essa ciclovagem solo, disse que “fazia um tempo que não pegava uma viagem dessa” (Araújo, 2021).

Como percebemos nas falas dos três cicloturistas, o percurso da ciclovagem solo lhes possibilitou experimentarem aspectos subjetivos de autonomia e vivência. Pedalar acompanhado, na maioria das vezes, não deixa espaço para que se vivencie a subjetividade de maneira mais livre e solta, como na prática solo de cicloturismo.

Vale destacarmos que a autonomia é um processo educativo muito significativo para os seres humanos e as experiências nos contam muito sobre o ato de ciclovijar. Figueiredo (2010), por exemplo, estudando alguns relatos de experiência de viajantes com a finalidade de compreender os seus comportamentos, diz que a viagem no mundo atual é uma forma de ir além do viajar enquanto desejo e uma necessidade dos seres humanos por mobilidade. Ora, a

bicicleta possibilita a cicloviagem como um experimento de autonomia e vivência. Trata-se da redescoberta, por exemplo, de que a bicicleta, ainda, é o meio de transporte mais revolucionário e eficiente para os seres humanos e para a natureza, pois permite o deslocamento, sendo excelente para a saúde (Oliveira; Anunciação, 2003) e, ao mesmo tempo, é um veículo não poluente.

O professor Panosso Netto (2010) explica que vivemos em uma era da experiência em que as viagens possibilitam preencher o vazio. A experiência, segundo ele, vai na direção da economia do turismo no ato de viajar bem como da filosofia. Sem entrar na tradição do pensamento filosófico, a filosofia que reivindicamos a partir dos relatos de experiência dos cicloturistas solo desta tese diz sobre a cicloviagem como um modo de vida, um meio de transformação, que mexe com o interior dos cicloturistas. Como diz o ditado repetido por alguns cicloturistas que percorrem o CF: “Você entra no Caminho de uma maneira e sai dele de outra”.

Para Trigo (1998), há um novo estilo de viajante, que entende que viajar é fazê-lo através de seu próprio estilo, cujo objetivo é experimentar situações libertadoras e singelas, as quais sejam significativas, principalmente em relação a questões afetuosas com outros seres humanos e a natureza. Cicloviajar sozinho, portanto, é estar aberto em relação ao outro e às coisas. Dessa forma, o cicloturista não se torna alguém que quer receber passivamente, mas, ao contrário, dar-se sentimental, afetiva e ativamente no ato de cicloviajar.

Por volta dos anos de 1970 e 1980, os viajantes eram institucionalizados. Ou seja, geralmente, precisavam de uma agência de turismo para organizar a viagem (Cohen, 2004). Hoje, por outro lado, o viajante organiza a sua própria viagem, o que dificulta, inclusive, categorizar de que tipo de viajante estamos falando (Krippendorf, 2009). Os cicloturistas que percorrem o CF, no geral, são do tipo de viajante, que organiza a própria cicloviagem. Trata-se de um turismo contemporâneo, que se caracteriza pela autonomia. Evidentemente, a evolução dos meios de comunicação e transporte ajudou muito nesse sentido. Hoje, é possível organizar e executar uma cicloviagem apenas utilizando um aparelho celular. Mas, os cicloturistas solo, diferentemente dos cicloturistas em dupla ou em grupo, parecem exercer um grau de autonomia maior, pois não dependem de aguardar fulano ou ciclano durante a cicloviagem. Os laços sociais, que unem duplas e grupos de cicloturistas, não são necessários para a cicloviagem solo no momento do pedal. Assim, o cicloturista fica mais livre para exercer o seu próprio roteiro de visitação, podendo experimentar a cicloviagem da maneira como quiser.

O cicloturista solo, independente e autônomo, procura fugir da organização profissional, formal e convencional das agências de turismo bem como da organização amadora dos grupos

de cicloturistas e de companhias para cicloviajar. Ele busca uma cicloviagem existencial para experimentar vivências únicas e emocionais, como aponta Urry (1996) em relação aos viajantes em geral.

O ser humano é um sujeito do movimento, que possui um instinto natural nessa direção de se movimentar, de estar em busca de existir e de sua própria identidade (Maffesoli, 2001). Mesmo sabendo o caminho que está tomando, cicloturistas solo parecem estar dispostos a ficar à deriva, fazendo com que, na experiência, a própria cicloviagem seja o principal elemento da travessia, e não o destino.

Há uma certa errância proposital nesse tipo de cicloturismo, em que ele procura fugir dos padrões de qualquer tentativa de padronização, tais como, por mais banal que possa parecer, seguir regras e horários para sair em uma cicloviagem. Ele afasta-se da experiência de pedalar em dupla ou em grupo por opção própria.

Segundo Maffesoli (2001, p. 43), o “viajante é testemunha de um ‘mundo paralelo’ no qual o sentimento, sob suas diversas expressões, é o vagabundo e no qual a anomia [ausência de lei ou regra] tem força de lei”. O cicloturismo solo, pelo que observamos, possui esta característica de ‘mundo paralelo’ de que fala o autor. Trata-se, no bom sentido, do vagabundo, entendido como um nômade, que possui o desejo de evadir-se em uma espécie de migração, cujo objetivo é mudar de lugar, de costumes e de se deslocar errantemente. O nomadismo, de acordo com Maffesoli (2001), não faz parte do desejo da maioria da população, mas, paradoxalmente, ele alimenta um imaginário coletivo.

Alguns cicloturistas solo, com quem conversamos ao longo do CF, bem como aqueles que entrevistamos relataram que parentes e amigos ficavam surpresos quando diziam que iriam percorrer o caminho sozinho, perguntando: “Você não tem medo de ir sozinho?” Uma frase que escutamos com frequência, também, quando dizíamos que estávamos praticando o cicloturismo solo, era: “Ainda quero percorrer o CF sozinho”. Uma amiga, por exemplo, cicloturista que já percorreu o CF por várias vezes em grupo, disse que gostaria de percorrê-lo sozinha pelo menos uma vez, para poder gritar. Como vemos, o nomadismo mexe com o imaginário coletivo e “contribui para a construção da realidade social contemporânea” (Maffesoli, 2001, p. 61). Talvez, em tempos de pandemia, ele seja mais significativo para a construção da realidade social; daí o aumento significativo de bicicletas no CF no ano de 2021.

Observamos que, enquanto o cicloturismo solo é o menos frequente no CF, o cicloturismo em dupla é a segunda forma mais praticada. No total dos 27 cicloturistas entrevistados, por exemplo, seis praticavam o cicloturismo em dupla, sendo que, destes, uma

dupla que ciclovijava era composta de um homem e uma mulher e o restante era de duplas masculinas.

A respeito de duplas, Jonara Machado de Oliveira (2012), por exemplo, estudando o uso da bicicleta como meio de transporte urbano em Florianópolis/SC, entrevistou 20 ciclistas, a fim de identificar os fatores, que contribuem para o uso da bicicleta como transporte urbano para os usuários. Ela descobriu que metade de seus entrevistados pedalava em dupla ou em grupo com o objetivo de fazer passeios e realizar compras, sendo que, no que diz respeito às compras, a ideia era pedalar em dupla, para que o companheiro de pedal pudesse ajudar a carregá-las. Já Matos, Barcellos e Camargo (2013, p, 89), estudando um grupo de turistas no Rio de Janeiro para compreender como entendem a questão da saúde em uma viagem, descobriram que alguns entrevistados consideravam que viajar “sem acompanhantes traz ‘receio’ de que algo inesperado possa acontecer e não [se] obtenha apoio”, como respondeu uma turista. Assim, viajar acompanhado é uma garantia de segurança.

No CF, entre os sete cicloturistas entrevistados que ciclovijavam em dupla, dois responderam que ali estavam para acompanhar um amigo. A ciclovijagem em dupla, como já vimos, possui um elemento de segurança, contudo vai além disso, vai na direção do incentivo em pedalar. A esse respeito, o cicloturista entrevistado, Anselmo do Prado, que viajava em dupla em determinado momento no CF, nos chamou a atenção com uma resposta em relação à seguinte pergunta: “O que você busca nessa viagem (de bicicleta)?” Ele respondeu que o desafio de pedalar é pessoal e que, se hoje está ruim para pedalar no CF, amanhã estará pior. Todavia, afirmou que esse sofrimento é momentâneo e que, quando está pedalando com os colegas, incentiva o pedal.

Colantuono (2016), estudando as políticas públicas para fomentar o turismo no Brasil e a segmentação da demandada turística no mercado entre 1970 e 2012, afirma que a maioria dos turistas brasileiros prefere viajar acompanhada.

O companheirismo envolve uma relação de amizade entre os cicloturistas em dupla e estabelece uma troca, que vai além de dividir os custos da ciclovijagem. Observamos que cicloturistas que pedalavam em dupla tinham, mais ou menos, idades aproximadas, condicionamento físico semelhantes e modelos de bicicleta próximos, tecnicamente. Outra observação vai no sentido das afinidades pessoais entre as duplas, o que, geralmente, determina como será o pedal, se mais forte ou mais fraco, com características de competição ou na forma de passeio. Enfim, a dupla negocia e define como será a ciclovijagem.

Pedalar junto exige paciência, troca de impressões e sintonia. Caso contrário, o conflito é inevitável. Em determinada ocasião, na pesquisa de campo, acompanhamos, por 40 km, uma dupla de cicloturistas, amigos que se conheciam há muito tempo entre Estiva/MG e Paraisópolis/MG. Eles percorriam o CF com carro de apoio e com bicicletas de entrada no cicloturismo⁷⁷. O relacionamento dos dois, aparentemente, era de companheirismo e colaboração. Após nos despedirmos deles, ainda em Estiva/MG, nós encontramos, alguns dias à frente, um deles na Basílica de Aparecida. Este, então, nos disse que brigou com o amigo em função de discordarem em relação a como realizar a ciclovagem. O exemplo, então, nos revela que o cicloturismo em dupla necessita de muita empatia e intimidade.

Apesar desse incidente, no geral, percebemos, que as duplas de cicloturistas no CF são movidas pelo companheirismo e disposição física. Normalmente, eles combinam horários de saída, chegada e hospedagem entre outras questões práticas da ciclovagem. O que percebemos, também, é que as duplas se demoram no topo das montanhas. Elas costumam subir as montanhas, parar, descer da bicicleta e olhar para trás. Quando assim o fazem, aguardam o companheiro chegar no intuito de compartilhar o que estão apreciando.

Como podemos ver, o ato de pedalar acompanhado revela que ele possui uma característica de funcionalidade prática, seja para cumprir uma tarefa, como realizar compras, dividir os custos de uma ciclovagem, seja para uma funcionalidade simbólica, como passear, pagar promessa, conversar, ter companhia para trocar impressões etc., ou até para relacionamentos sentimentais, como o caso do casamento, entre o cicloturista Antônio Olinto Ferreira e Rafaela Asprino, que se conheceram, justamente, no CF.

A terceira forma de pedalar e a mais presente no CF é o cicloturismo em grupo, com carro de apoio e que acontece frequentemente durante os feriados prolongados e em períodos de férias dos cicloturistas. Esses períodos envolvem um fluxo de cicloturistas e ele se dá independentemente das condições meteorológicas.

Até aproximadamente o ano de 2010, por exemplo, o cicloturismo em grupo acontecia principalmente na época de maior fluxo do CF, ou seja, entre os meses de abril e outubro, quando cessavam as chuvas. De lá para cá, no entanto, o fluxo de cicloturistas em grupo tem ocorrido durante o ano inteiro. Não há um final de semana sequer no CF em que não estejam

⁷⁷ As bicicletas eram aro 26, sem freio a disco, conhecidas no meio dos cicloturistas como suspensão “queixo duro”; ou seja, sem flexibilidade e de tecnologia duvidosa. Os cicloturistas, por sua vez, tinham entre 50 e 60 anos de idade e apresentavam muitas dificuldades em pedalar, seja pelo condicionamento físico (apresentavam sobrepeso), seja pela qualidade das bicicletas, que não ajudavam no desempenho.

passando cicloturistas em grupo. Talvez, isso seja um efeito “pós-pandemia” do isolamento social. Nesse sentido, a bicicleta tem muito a contribuir como uma possibilidade de terapia pós-traumática, que boa parte da população ainda parece estar sofrendo (Abade *et al.*, 2023)⁷⁸.

No geral, grupos de cicloturistas são formados por três ou mais pessoas. Eles percorrem os 324 km do CF em três ou quatro dias, sempre começando o pedal pelas primeiras horas da manhã até o final da tarde, sendo que o ritmo do pedal, mais forte ou mais fraco, é exercido pedalando mais de nove horas por dia. Isso exige um bom condicionamento físico de todos que compõem o grupo, vindo daí uma primeira afinidade, que todos devem ter; isto é, um nível de pedalar semelhante.

Dentre os 27 cicloturistas entrevistados nesta pesquisa, 17 percorriam o CF em grupo. Tivemos a oportunidade de acompanhar quase todos eles por alguns dias bem como alguns grupos. Destacamos que, com a reabertura do CF, que esteve fechado em função de cuidados no controle da pandemia, em 1º de setembro de 2020, os cicloturistas em grupo voltaram em grande quantidade. Isso possibilitou observarmos de perto diferentes grupos. Eles estavam contentes e, ao mesmo tempo, eufóricos com a possibilidade de pedalar. Havia uma interação contagiante entre eles, as conversas aconteciam em voz alta, com brincadeiras, e avaliavam como o pedal estava acontecendo. Tivemos a oportunidade de pedalar com um grupo de 40 cicloturistas como também com grupos que possuíam entre dez e 15 cicloturistas, e as reações foram as mesmas.

O comportamento alegre dos cicloturistas nos remete a uma reflexão de que o cicloturismo em grupo possibilita uma experimentação de emoções e alegria, que envolve a questão de um risco controlado e crente na probabilidade de resultados positivos.

Normalmente, os grupos contam com um carro de apoio para o transporte das bicicletas e poucos são os grupos que se arriscam a não o terem. Quando possuem esse recurso, limitam-se a carregar apenas barras de cereais e água durante o pedal, pois deixam a bagagem no carro, ficando mais leve para pedalar. Para conduzir o carro de apoio, pode ser contratado um motorista particular ou uma agência de turismo especializada. O mais comum, no entanto, é encontrar motoristas particulares dirigindo vans com carretas *transbike* (Figura 49), uma vez

⁷⁸ Antes da pandemia da COVID-19, 30% da população mundial já vinham sofrendo com uma prevalência de alta de casos de ansiedade e depressão. A pandemia aumentou esses casos e, ainda, provocou mudanças bruscas na realidade de toda a população do planeta, o que tem gerado um estado de estresse extremo, medo, ansiedade e solidão (Abade *et al.*, 2023).

que empresas profissionais de turismo costumam demandar um investimento mais alto embora ofereçam mais comodidades e segurança, como seguro para a viagem.

Figura 49: Van com carreta *transbike*



Fonte: arquivo pessoal, 2022.

O carro de apoio é importante, porque oferece segurança, pois, em caso de acidente ou na ocorrência de algum imprevisto, possibilita que cicloturista e/ou bicicleta sejam resgatados. Alguns cicloturistas dizem que o pedal praticado com carro de apoio retira o brilho do CF, uma vez que passar necessidades é uma das lições do Caminho, gerando um debate, principalmente, entre cicloturistas solo e cicloturistas em grupo. Aqueles costumam defender a ideia de independência total ao passo que estes insistem na importância do carro de apoio.

Cicloturistas em grupo costumam circular com roupas iguais, uniformizados, o que dá identidade ao grupo e cria interdependência entre seus membros e, ao mesmo tempo, segurança, elemento, também, presente nas roupas com cores fortes e/ou faixas reflexivas, cruciais para visualização do cicloturista no trânsito.

Os grupos são batizados com nomes, que giram em torno de temas, como força, fé, esforço físico ou peças de bicicletas, revelando pistas de relações estabelecidas com a cicloviagem, motivações e desafios. Alguns exemplos de nomes são: Brutos do Pedal, Equipe Rasga Coxa, Pedal X-Treme, Filhos de Maria, Catraca Livre e Brutos na Montanha entre tantos outros.

Outra característica importante da indumentária é o calçado. Na maior parte das vezes, usam sapatilhas. As sapatilhas prendem, literalmente, o cicloturista à bicicleta, tornando-o parte

do artefato. .Elas associam homem e máquina, o que permite maior segurança ao cicloturista, uma vez que, devido às irregularidades do solo e à trepidação gerada por atritos, podem lançar o cicloturista para fora da bicicleta. Além disso, as sapatilhas prendem o pé em uma posição, que dá mais firmeza no pedal e permite que possa ser aplicada maior força e, portanto, velocidade.

Embora a cicloviagem não envolva competição esportiva, cicloturistas em grupo parecem estabelecer uma competição entre si, como se houvesse um campeonato silencioso durante o percurso. Por exemplo: quem consegue chegar primeiro em um determinado lugar, subir ou descer mais rápido um trajeto, fazer a volta mais longa, ir e voltar para ultrapassar os companheiros. Alguns possuem maiores capacidades e habilidades e adquirem maior prestígio no grupo.

A comunicação em forma de chacota ou piada entre os cicloturistas em grupo ocorre por meio de gírias, que expressam valores. Quando se diz “fulano de tal é peba”, quer dizer que é iniciante no cicloturismo e pedala muito mal, e que não tem traquejo e experiência. Já quando se fala “fulano de tal é bruto”, “ignorante, não sabe brincar”, quer dizer que pedala tão bem que sobe uma ladeira rapidamente e sem muito esforço.

O que observamos em nossa pesquisa é que parece haver uma disputa entre os cicloturistas quanto à velocidade, como se estivessem em uma competição. Nesse aspecto, a velocidade é um sinônimo de lazer. Para alguns cicloturistas, chegar primeiro a determinado lugar, na frente dos colegas, é uma vitória pessoal. Observamos que, em alguns grupos, essa é uma disputa aberta. Já, em outros, há um silêncio, porém não deixam de perceber quem é o cicloturista, que gosta de correr.

Cicloviajar em grupo significa negociar o tempo todo com os colegas de viagem, uma vez que o que está em jogo, na maioria das vezes, é o preparo físico dos seus integrantes e a forma como cada cicloturista entende a própria cicloviagem. Alguns preferem um pedal mais rápido enquanto outros preferem se demorar mais. São apenas formas diferentes de vivenciar o CF, mas que, entretanto, podem causar estranhamentos e desentendimentos entre o grupo. Um cicloturista, por exemplo, nos contou que teve de ter uma conversa com o grupo em que pedalava. Segundo ele, foi necessário lembrar aos colegas que não estavam no CF para fazer uma competição de quem chegaria primeiro a Aparecida/SP, porém, para apreciarem a própria cicloviagem, pois, para ele, não adiantava pedalar correndo sem poder contemplar as belezas da natureza e a cicloviagem em si.

Quando o grupo age como uma equipe, o episódio descrito é interpretado como uma boa advertência e todos passam a pedalar, mais ou menos, na direção indicada, lembrando o propósito daquela cicloviação, seja fé, esporte, passeio etc. Por outro lado, quando o conflito se torna acirrado, há um contratempo dentro do grupo, que pode tornar a cicloviação desagradável.

Oliveira e Anunciação (2003) apontam, como um aspecto negativo da cicloviação em grupo, as tomadas de decisões. Segundo esses autores, quando a democracia funciona de acordo com a vontade de facções de dentro do grupo, em que o coletivo não é visto como o elemento principal, há uma sobreposição da vontade coletiva sobre a individual. Assim, o que era para ser um cicloturismo em grupo, com autonomia e companheirismo, se torna uma cicloviação com um clima negativo de competição. Por outro lado, o cicloturismo em grupo, diferentemente do cicloturismo solo, traz mais segurança, porque pode-se contar com a colaboração de outros cicloturistas. A esse respeito, Oliveira e Anunciação (2003) evidenciam que ciclovias realizadas em grupo proporcionam ao cicloturista uma viagem segura e possibilitam o trabalho em equipe, em que se aprende a respeitar o próprio limite e o limite dos outros integrantes.

Os integrantes do cicloturismo em grupo costumam ter uma rotina combinada e predeterminada, como hora para dormir, levantar, tomar café da manhã, pedalar e retornar para a hospedagem. Atualmente, o CF conta com muitas opções de pousadas e hotéis, sendo menos comum cicloturistas, que optam por se hospedar em motor-casa (*motorhome*)⁷⁹, carro, caminhão, van, barraca ou ônibus. Apesar disso, temos percebido, nos últimos anos, maior presença de motor-casa. Quanto a isso, os cicloturistas, que utilizam a motor-casa, se encontram em consonância com o perfil desse tipo de usuário; eles vêm da Região Sul e possuem 50 anos ou mais (Santos; Almeida, 2017), como, por exemplo, o nosso cicloturista entrevistado, doutor Eldo Ern.

A hospedagem e a própria cicloviação em grupo estabelecem laços de interdependência social entre os cicloturistas. A execução das tarefas que envolvem as bicicletas, como, por exemplo, guardá-las e dar manutenção, e a cicloviação em si, como, por exemplo, pedalar lado a lado, permitem interações sociais, que envolvem uma dinâmica de cicloviação em uma rotina coletiva.

⁷⁹ Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, em seu Anexo I, motor-casa é um veículo automotor, cuja carroçaria é fechada e é destinada a alojamento, escritório, comércio ou finalidades análogas (Brasil, 1997, n.p.).

Geralmente, os cicloturistas em grupo se recolhem entre 21 e 22 horas, acordam às 5 horas, tomam o café da manhã rapidamente e, antes das 6 horas, já estão se preparando para sair para o pedal. Costumam se reunir com suas bicicletas em frente à hospedagem ou na praça principal em frente à igreja matriz das pequenas cidades, que compõem o CF. Aí, juntam-se enfileirados, lado a lado, fotografam-se e partem para o Caminho (Figura 50).

Figura 50: Mulheres cicloturistas de Poços de Caldas/MG



Fonte: arquivo pessoal, 2021.
(Igreja Matriz Nossa Senhora do Carmo / Borda da Mata/MG)

Alguns grupos de cicloturistas, que são da religião católica, fazem uma oração antes da partida, solicitando proteção espiritual para o percurso. Outros grupos, por outro lado, apenas se reúnem para combinar quantos quilômetros irão percorrer no dia, quais pontos de paradas serão selecionados etc. Nos últimos tempos, o cicloturismo praticado no CF tem atraído não somente cicloturistas com ideais religiosos de peregrinação, mas também com outros interesses, como lazer, passeio, cultura, atividade física, esporte e desafio pessoal entre tantos outros.

Na maior parte das vezes, os grupos se programam para percorrer os 324 km do ramal principal em quatro ou cinco dias, o que dá uma média entre 60 e 80 km/dia de cicloviagem. Geralmente, o planejamento envolve pedalar uma parte da quilometragem no período da manhã e outra no período da tarde. Normalmente, os pontos de descanso estão localizados no topo das montanhas.

No cicloturismo em grupo, frequentemente, a maioria dos integrantes é constituída por homens. Entretanto, ultimamente, há a constituição de grupos mistos de homens e mulheres bem como grupos constituídos só de mulheres. Ainda, não observamos a presença de grupos de

cicloturistas constituídos por integrantes LGBTQIA+⁸⁰, o que seria enriquecedor e importante para o cicloturismo, pois contribuiria com a diversidade.

O cicloturismo em grupo é muito marcado pelo companheirismo, que exige muito mais do que afinidade; exige, pelo menos, convivência com as diferenças. No mundo contemporâneo, isso continua sendo um desafio universal para a humanidade. Desse modo, o cicloturismo tem muito a contribuir com o seu potencial educativo para ensinar a tolerância. Assim, o cicloturismo em grupo é uma atividade, que possibilita o aprendizado através do convívio e da aceitação de que nem todos são iguais e que as diferentes opiniões são enriquecedoras, como no caso do cicloturista entrevistado, que teve de alertar os colegas sobre o propósito da ciclovagem.

A esse respeito, Gonçalves Júnior *et al.* (2012, p. 7), relatando uma experiência de cicloturismo em São Carlos/SP junto a um grupo de alunos da educação básica, pontuam que as ciclovagens favorecem as “aprendizagens acerca das relações interpessoais, de convívio e aceitação das diferenças, particularmente, realizando necessários diálogos respeitosos acerca de diferentes opiniões”. Nesse contexto, uma liderança que oriente o grupo quanto às relações interpessoais é muito importante.

No CF, os grupos costumam ter um líder que, geralmente, é aquele, que organizou a ciclovagem, seja através de agência de turismo ou de organização amadora. O roteiro é predeterminado assim como as paradas ao longo do Caminho, que costumam seguir um *script*, tais como, na maioria das vezes, parar para descansar, confraternizar e contemplar a natureza.

A logística do passeio envolve algumas etapas, como: marcar local de encontro, data de saída e data de chegada; reunir os cicloturistas; receber os acertos financeiros referentes à ciclovagem; deixar reservadas todas as hospedagens; conhecer os locais de alimentação; contratar carro de apoio com carreta *transbike* (geralmente, são carretas puxadas por van com capacidade para muitas bicicletas); contratar seguro-viagem; levar bicicletas e peças extras; levar um mecânico de bicicleta; cicloguiar o grupo no Caminho⁸¹; ter ciência de como as

⁸⁰ Lésbicas, *gays*, travestis, bissexuais, transexuais, transgêneros, *queers**, intersex, agêneros, assexuados e mais. **Queers: Queer* (em português, “excêntrico”, “insólito”) é um termo “guarda-chuva” proveniente do inglês, usado para designar pessoas, que não seguem o modelo de heterossexualidade ou do binarismo de gênero (Bortoletto, 2019). Obs.: não encontrei nenhum trabalho sobre o cicloturismo e a causa LGBTQIA+, revelando que mais estudos precisam ser realizados.

⁸¹ Geralmente, o cicloguiamento é realizado por cicloturistas amadores. Embora possuam boa vontade em guiar, não ter um profissional qualificado, como um cicloguia, traz muitos riscos para a atividade. Nesse sentido, o IFSULDEMINAS, através do *Campus* Inconfidentes, que se localiza dentro da rota do ramal principal do CF, tem grande potencial para criar cursos técnicos de guia de cicloturismo, formando mão de obra qualificada, gerando oportunidade de emprego e melhorando a qualidade da experiência dos cicloturistas.

bicicletas serão guardadas ao longo da jornada nas hospedagens; e estar preparado para os imprevistos.

Basicamente, os grupos circulam de duas maneiras distintas: pelotão de deslocamento ou independente. O pelotão consiste em se deslocar em conjunto, em que todos saem do mesmo ponto de partida e procuram andar juntos até o ponto de chegada. A forma independente consiste em combinar um local de saída e um ponto de encontro para a chegada, sendo que cada membro pedala no seu ritmo.

O cicloturista Adriano Monteiro, por exemplo, praticou o cicloturismo em grupo no sistema de pelotão. O carro de apoio aguardava todos os cicloturistas do grupo chegarem ao alto da montanha e, a partir daí, o pelotão saía, novamente, para a ciclovagem. A vantagem nesse sistema de pedalar é que a interação entre o grupo é maior e os laços de solidariedade são fortalecidos. Quanto à segurança, também, é um ponto forte, pois é possível prestar assistência ao cicloturista e à bicicleta em caso de necessidade. A desvantagem é para aqueles cicloturistas que gostam de cicloviam em velocidade e chegar à frente de todos, pois, frequentemente, ficam irritados com essa forma de pedal. Outra desvantagem é para cicloturistas, que gostam de pedalar lentamente.

O cicloturista Ayrton Vignola Júnior, experiente em organizar grupos de cicloturistas para percorrer o CF, tem como característica de liderança tentar deixar a ciclovagem o mais confortável possível para os cicloturistas. Ele, por exemplo, carrega todos os Passaportes da Fé e providencia os carimbos nos pontos de apoio.

O convívio, no cicloturismo em grupo, é essencial para a tomada de decisões no que diz respeito à segurança e ao prazer (Gonçalves Júnior *et al.*, 2012). A segurança, como já vimos, é mais acessível quando se está em grupo. Quanto ao prazer, entendemos que é uma satisfação de alegria e júbilo, que é propiciada pelo lazer que o cicloturismo proporciona. O melhor exemplo que encontramos nesse sentido foi a entrevista da cicloturista Thaís Elaine Piva (2021), que conduzia um grupo de cicloturistas formado somente por mulheres. Ao questioná-la em relação a quantas paradas fazia ao longo do Caminho, ela respondeu que paravam cinco ou mais vezes para hidratação e alimentação, porém destacou que faziam questão de parar por volta de meio-dia e duas horas da tarde, para poderem se sentarem todas e almoçarem juntas. O almoço, então, é um espaço de prazer para confraternizar.

Os grupos de mulheres, geralmente, param para almoçar juntas ao passo que os de homens, na maioria das vezes, comem apenas um lanche e prosseguem a ciclovagem. Observamos que o ritmo do pedal é diferente para homens e mulheres: enquanto as mulheres

cadenciam o pedal, talvez até por estarem bem alimentadas, os homens parecem acelerar a ciclovagem. Evidentemente, isso não é uma regra. Todavia, faz-nos pensar que o ritmo cadenciado do pedal é uma oportunidade para apreciar a ciclovagem com mais qualidade, permitindo mais momentos de contemplação.

Mas, se, por um lado, a alimentação possa ser um fator de comparação entre grupos de homens e mulheres, por outro, um fator que os une são as bicicletas e os equipamentos. Manfiolete e Aguiar (2014), por exemplo, relatam que acompanharam um grupo de ciclistas, denominado “Ciclistas de Maria”, entre Jacarezinho/PR e Aparecida/SP, em uma rota de 680 km. Entre os resultados que encontraram, destacam as conversas animadas entre os cicloturistas sobre as suas bicicletas e os seus equipamentos. Os autores pontuam que se trata de compartilhar emoções, que possuem significados para os cicloturistas. Dizem eles: o “compartilhamento de emoções distintas, [...] pode gerar um significado para aqueles que pedalam e [que] se reúnem para conversar sobre a compra de equipamentos, competições, lugares a serem visitados e ações correlatas” (Manfiolete; Aguiar, 2014, p. 579).

Conversas animadas foram encontradas em todas as formas de se praticar o cicloturismo no CF, pois os cicloturistas têm prazer em conversar sobre bicicletas, peças, serviços e lugares que visitaram ou que gostariam de visitar etc., como falou o cicloturista Alexandro Passos da Costa a respeito do universo do cicloturismo e das bicicletas: “Minhas filhas dizem que eu só falo de bicicleta” (Costa, 2021).

Segundo Manfiolete e Aguiar (2014, p. 579), as conversas dão um sentimento de pertencimento ao grupo – ao universo do cicloturismo – “por meio de ideias, atitudes e comportamentos distintos de uma série de códigos e valores que os caracterizam enquanto grupo”, aparecendo como uma motivação para a interação social, com o que concordamos. Apenas, acrescentaríamos que a motivação é ao mesmo tempo causa e efeito do cicloturismo. Algumas pessoas encontram no cicloturismo, através do ato de pedalar, uma oportunidade para interagir socialmente, ao passo que outras agem socialmente em função da prática do cicloturismo. Quer dizer, de uma maneira ou de outra, o cicloturismo em grupo possibilita o compartilhamento de emoções e provoca a interação social, possibilitando o companheirismo.

A dinâmica do cicloturismo em grupo (interações sociais, hospedagem, compartilhamentos, refeições etc.) nos suscitou a seguinte indagação: por que se manter juntos nos momentos de descanso, de realizar o pedal e, muitas vezes, até de retornarem juntos para os seus lares? A resposta que encontramos vai ao encontro à experimentação do lazer, à sua

vivência, ou seja, à forma com que os cicloturistas aproveitam o fato de estarem juntos para desfrutarem cada momento.

Andrade e Marcellino (2011, p. 14), estudando o lazer entre os jovens do sexo masculino na periferia de São Paulo/SP, chegaram a uma das seguintes conclusões:

o lazer pode ser um espaço propício para o convívio entre os diferentes ou, mais do que isso, de encontro e aproximação entre indivíduos separados, seja por condições sociais, por diferença de gênero, ou ainda por limitações físicas e mentais, e que nas vivências de lazer podem ‘falar a mesma língua’.

Os autores afirmam que o lazer é uma rica experiência pessoal e social, na qual o grupo tem importante papel, sendo a experiência de lazer em grupo um imperativo na fase da vida da juventude, em que a existência do espaço é uma possibilidade, que permite a convivência. Mas, as vivências de lazer possibilitam a experiência não somente na fase da vida jovem como também em todas as fases da vida das pessoas. Certamente, elas podem mudar em intensidade, acesso econômico e disponibilidade de tempo entre outros. Contudo, a convivência durante a atividade de lazer talvez seja um dos processos educativos informais mais importantes para a constituição do aprendizado entre os indivíduos (Andrade; Marcellino, 2011).

O cicloturista Alexandro Passos da Costa, por exemplo, refletindo sobre o cicloturismo no CF, expressou que andar de bicicleta é uma atividade prazerosa. Ele destacou a dinâmica de estar pedalando juntamente com os colegas e vivenciando os momentos de prazer em pedalar bem como toda a dinâmica de estar junto com cicloturistas nas hospedagens.

Observamos que os cicloturistas adentram as pousadas e os hotéis fazendo uma alegre algazarra. Muitos, inclusive, juntamente com suas bicicletas, enchem o saguão dos estabelecimentos e impedem o acesso de circulação de pessoas. Após a identificação, confirmação de reservas e outras burocracias no balcão de atendimento, felizes, dirigem-se para os quartos.

Após se estabelecerem na hospedagem e fazerem a higiene pessoal (banho, troca de roupas etc.), os cicloturistas costumam sair juntos para a alimentação noturna. Se no local onde estão, houver restaurante, fazem uma refeição. Caso contrário, como é muito comum nos pequenos municípios mineiras onde raramente há restaurantes abertos no período noturno, procuram uma padaria ou lanchonete para se alimentarem.

As conversas, antes, durante e após o jantar, geralmente, giram em torno da cicloviagem daquele dia, das dificuldades e facilidades do Caminho, da bicicleta de fulano de

tal que deu problema mecânico, do ciclano que não conseguiu subir determinada montanha, do desejo de trocar a bicicleta X por uma bicicleta Y com mais tecnologia, e assim por diante. Quer dizer, trata-se de um momento significativo na vivência do cicloturismo.

A vivência do lazer, então, nos revelou que ele é integrador. As diferenças de condições sociais, muitas vezes constatada até pela qualidade das bicicletas dos cicloturistas, das diferenças de gênero, e das limitações físicas e psicológicas, parecem que são pulverizadas ao vivenciarem o cicloturismo em conjunto. Essa vivência é muito importante para a saúde física e psicológica dos cicloturistas.

O lazer é primordial para a saúde (Marcellino, 2006) e o lazer de bicicleta no CF, além de também ser primordial para a saúde, estabelece relações, que favorecem o inter-relacionamento das pessoas e contribuem para o bem-estar de cada um.

Após o jantar, os cicloturistas se recolhem na hospedagem e procuram dormir cedo. Logo nos primeiros raios da manhã, por volta de 5 horas, já começa o movimento de se levantarem e se prepararem para o café da manhã.

As hospedagens costumam oferecer um café da manhã com as opções de café, leite, suco, pão fresco, presunto, muçarela, bolos e frutas. Os cicloturistas procuram se sentar o mais próximo possível entre as mesas ou em uma grande mesa coletiva. Após todos já terem se alimentado, levantam-se e se deslocam para os seus quartos, a fim de colocarem as roupas de cicloturismo. Nesse momento, o líder do grupo ou da dupla costuma marcar o horário e o local de saída. Geralmente, a saída acontece na porta da hospedagem. Entretanto, alguns grupos preferem sair em frente à igreja matriz daquela localidade.

Alguns grupos fazem uma oração antes de partirem. Outros planejam uma estratégia de deslocamento para aquele dia, perspectiva de chegada no ponto X ou Y, parada na montanha tal, e assim por diante. Se tiverem carro de apoio, este desloca-se na retaguarda do grupo. Quando não possuem carro de apoio, o cicloturista mais experiente segue atrás do pelotão, “varrendo”, como diz a gíria, os que estiverem por último e com dificuldade.

A quarta forma de praticar o cicloturismo é através de eventos. O cicloturismo de eventos é uma opção de lazer organizada por particulares e/ou empresas especializadas, como o Circuito de Cicloturismo Brasileiro ou o Circuito Pedal Sul de Minas Gerais, que utilizam trechos do CF para promoverem o pedal.

Geralmente, os eventos são organizados aos finais de semana, sobretudo aos domingos, e é cobrada taxa de participação de cada cicloturista. Os eventos costumam oferecer a seguinte infraestrutura: café da manhã, pontos de apoio com muitas frutas e água, carro de apoio,

ambulância, enfermeiro, médico, batedores de moto, mecânico de bicicleta e seguro de vida entre outros itens. Normalmente, os cicloturistas utilizam bicicletas de montanha (*MTb*), mas, nesse tipo de cicloturismo, são encontradas, também, bicicletas de passeio⁸². Os organizadores predeterminam os percursos e sinalizam as rotas, que, normalmente, são divididas em três categorias: iniciante, intermediário e avançado.

A categoria iniciante envolve trechos de até 30 km e altimetria abaixo de 500 m; a intermediária, trechos entre 30 e 50 km e altimetria entre 500 e 1.000 m; e a avançada, trechos acima de 50 km e altimetria acima de 1.000 m.

Até o ano de 2019, o cicloturismo de eventos era constante no CF. Durante os anos pandêmicos de 2020 e 2021, eles cessaram. Atualmente, parece haver uma retomada desse tipo de cicloturismo embora ainda de maneira um tanto quanto tímida.

O cicloturismo de eventos é uma forma de lazer, em que o tempo disponível dos indivíduos é preenchido com um passeio de bicicleta. Geralmente, os eventos envolvem centenas de inscritos, que vão desde crianças acompanhadas com os responsáveis até idosos, promovendo interações sociais entre várias gerações. O propósito, como sempre lembra Helton Junqueira, organizador do Circuito Pedal Sul de Minas Gerais (CPSMG), é proporcionar um passeio de bicicleta com segurança.

No cicloturismo de eventos, há uma dinâmica de horários, que é seguida, meticulosamente, e a sua estrutura é montada de maneira que propicie interação entre todos. Normalmente, os cicloturistas chegam nas primeiras horas do dia, por volta de 5h30, 6 horas da manhã. Uma mesa de café os aguarda, com muita água, suco, banana, abacaxi e café. O roteiro, por estrada de terra, é sinalizado com marcas de cal no chão ou placas de orientação. Cada cicloturista recebe uma placa com numeração, na qual consta o nome ou apelido do cicloturista e o número de inscrição.

Antes da largada, como costumeiramente faz Helton Junqueira, há uma preocupação em avisar a todos que ali não é uma competição, mas um passeio, bem como alertar quanto aos locais, que podem oferecer algum risco. A largada é dada no horário indicado e os cicloturistas saem fazendo uma grande algazarra, brincando e gritando no momento da partida.

⁸² A bicicleta de passeio, embora não seja a mais indicada para o cicloturismo devido à sua fraca estrutura para enfrentar as estradas de terra, pode ser utilizada no cicloturismo de eventos. Muitos cicloturistas de primeira viagem a utilizam. Mais importante que ela, no entanto, é o uso do capacete não só para o cicloturismo de eventos, mas sempre que se pensa em subir em uma bicicleta em qualquer situação.

Após os deslocamentos do pelotão, naturalmente, alguns cicloturistas disparam à frente, enquanto outros, a maioria, mantêm um ritmo mais lento. Ao longo do Caminho, geralmente em intervalos entre 5 e 10 km, são colocados pontos de apoio, onde são disponibilizados água, banana e abacaxi gelado. Nesses pontos de apoio, geralmente, é quando se apresentam as divisões de caminhos a serem tomados. Os cicloturistas iniciantes procuram ir no caminho menos íngreme e em menor quantidade de quilômetros; os intermediários procuram caminhos com maior elevação em uma média maior de quilômetros (30 a 40 km); e os cicloturistas avançados procuram os caminhos com maior quilometragem e elevação.

Batedores com motocicleta e carro de apoio circulam por todos os roteiros, oferecendo suporte para os cicloturistas. Como são muitos cicloturistas e de diversos níveis, há uma atenção, um cuidado especial, em oferecer um suporte durante a pedalada. Assim, o carro de apoio costuma trazer um mecânico de bicicletas e peças sobressalentes.

Perguntamos ao cicloturista e multiesportista Helton Junqueira por que utilizar trechos do CF em seus roteiros de cicloturismo de eventos. Segundo ele, por morar na região, acaba sendo coincidência e, além do mais, é importante colocar um pouco de emoção no pedal mesmo que seja em um passeio. Como podemos ver, mesmo trechos do CF causam emoção devido ao grau de dificuldade do Caminho, com estrada de terra irregular e a presença de muitas montanhas.

Eventos de cicloturismo, como os organizados pelo Circuito de Cicloturismo Brasileiro ou o Circuito Pedal Sul de Minas Gerais (CPSMG), entre outros, vão em direção às metas da Organização Mundial da Saúde (OMS), que entende que o uso da bicicleta promove diversos benefícios para a saúde, reduzindo o estresse, melhorando o condicionamento físico e propiciando o estabelecimento de novos laços sociais (Xavier, 2007).

Segundo Schetino (2006), andar de bicicleta é uma atividade de lazer, que promove o desenvolvimento pessoal e cultural. O lazer é uma necessidade humana e possui uma dimensão cultural no tempo/espaço social (Gomes; Elizalde, 2012). Isso ficou muito claro no CF no ano de 2022, quando a pandemia pareceu ter dado uma trégua, pois observamos um aumento significativo de bicicletas no CF, presentes cada vez mais neste início de ano de 2023.

O cicloturismo de eventos ampliou-se em toda a região que envolve o CF e muitos eventos começam a ser ofertados novamente embora ainda de maneira mais lenta se comparada com anos anteriores à pandemia. Era nossa intenção, no projeto inicial desta tese, também entrevistar cicloturistas, que participam do cicloturismo de eventos. Todavia, a pandemia obrigou, naquele momento de 2020 e 2021, o cancelamento dessa modalidade de cicloturismo

e, obviamente, não conseguimos realizar essas entrevistas. Pretendemos dar continuidade nos estudos no CF e, posteriormente, ao fim do doutorado, estudar os cicloturistas de eventos. Trata-se de uma atividade de lazer, que movimentava economicamente a região e promove um movimento extremamente interessante para os iniciantes no cicloturismo.

4.2 Tipos de cicloturistas a partir de suas motivações

A publicação *O Cicloturista Brasileiro 2018: Relatório Geral*, com coordenação geral de Saldanha *et al.* (2019), contando com a colaboração do Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo do Programa de Engenharia de Transportes (*Planett*) da COPPE/UFRJ, do Clube de Cicloturismo do Brasil (CCB)⁸³ e da Bike Anjo (BA)⁸⁴ em um projeto realizado sem financiamento, realizou uma pesquisa virtual para compreender o cicloturismo a partir do perfil sociodemográfico dos cicloturistas, hábitos de uso cotidiano da bicicleta, hábitos de lazer e comportamento de viagem por bicicleta dentro do território nacional. A pesquisa foi realizada via Formulário *Google*, entre os dias 27 de junho de 2018 e 03 de setembro de 2018, e obteve 1.216 respostas, sendo 1.205 válidas (SALDANHA *et al.*, 2019, p. 8).

Os aspectos gerais e os índices, que destacamos desse relatório sobre o perfil do cicloturista brasileiro, são: 80% são homens, 19,6% mulheres e 0,4% outros gêneros. Em sua maioria, residem em São Paulo, 24,6%; Rio de Janeiro, 16,6%; Paraná, 13,1%; Santa Catarina, 10,4% e Minas Gerais, 5,7%. A maior parcela está na faixa etária entre 35 e 39 anos de idade; 49,4% praticaram o cicloturismo no Brasil nos últimos cinco anos e 50,6% ainda não o fizeram. As rotas mais visitadas no País são: 26,1%, Vale Europeu; 17,4%, Estrada Real; e 14,7%, Caminho da Fé.

Segundo a experiente cicloturista Eliana Garcia (s.d.), fundadora do Clube de Cicloturismo do Brasil, um dos obstáculos para que o cicloturismo seja impulsionado é o fato de que, ainda, não temos muitas opções de destinos estruturados bem como mais rotas em

⁸³ O Clube de Cicloturismo do Brasil é uma organização não governamental, sem fins lucrativos, fundado em 2001 pela cicloativista Eliana Garcia. O Clube promove o mapeamento de rotas cicloturísticas, palestras e cursos sobre cicloturismo. Hoje, é um dos principais clubes de cicloturismo no País.

⁸⁴ A Bike Anjo é uma rede colaborativa em torno da bicicleta, que iniciou as suas atividades através de um blogue na *internet* e, hoje, conta com a colaboração do Banco Itaú e da União dos Ciclistas do Brasil. Entre outros objetivos, ensina pessoas a andarem de bicicleta.

estradas rurais. Sendo assim, o CF tem se revelado como uma rota, que tem atraído cicloturistas, fato que o coloca como a terceira opção mais procurada pelos cicloturistas em 2018.

Com algumas poucas variações, nossa pesquisa revelou alguns dados, que vão de encontro ao perfil do cicloturista brasileiro, pois, entre os 27 cicloturistas entrevistados, 88,89% são homens e 11,11% mulheres. Em sua maioria, aproximando a porcentagem, os cicloturistas residem em São Paulo, 59,25%; Minas Gerais, 29,65%; Paraná, 3,7%; Santa Catarina, 3,7%; e Pernambuco, 3,7%. A principal faixa etária encontra-se entre 18 e 74 anos de idade; e 33,34% estavam percorrendo o CF pela primeira vez ao passo que 66,66% percorriam por duas vezes ou mais.

Outra pesquisa corrobora os dados, que encontramos sobre os cicloturistas do CF. Trata-se de *Lazer no Brasil: representações e concretizações das vivências cotidianas*, organizada pelos professores Dr Edmur Antônio Stoppa e Dr Hélder Ferreira Isayama (2017). Essa ampla pesquisa investigou o lazer do brasileiro em todas as unidades da Federação e no Distrito Federal. Entre outros dados, ela descobriu que 64% dos homens, aos finais de semana, têm como interesses culturais de lazer a prática de atividades físico-esportivas e 33,2% o interesse por turismo. Já os interesses das mulheres são de 41,7% para o turismo e 20,6% para a prática de atividades físico-esportivas (Mayor; Isayama, 2017, p. 22).

Mayor e Isayama (2017, p. 22) chamam atenção para o fato de que o interesse para as atividades físico-esportivas, ainda, constitui um universo masculino em função da própria história dos esportes e outras atividades físicas no País, que “relegou às mulheres, durante um período de tempo, uma condição de marginalidade na escolha e vivência de muitas de suas práticas”. A prática físico-esportista de andar de bicicleta, seja através do cicloturismo ou do ciclismo em geral, pode estar começando a mudar esse cenário.

Lemos *et al.* (2017), estudando o uso de bicicleta na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), reconhecem que há uma baixa representativa feminina no ciclismo da zona urbana, porém apontam que, progressivamente, o espaço de infraestruturas cicloviárias está sendo cada vez mais ocupado por elas. Algumas hipóteses levantadas por esses autores para a utilização da bicicleta pelas mulheres são as de que a bicicleta é um meio rápido e prático para se deslocar; a infraestrutura, como as ciclovias e as ciclofaixas passam a ideia de segurança embora ainda sejam irrisórias; e há “uma onda de mudança de estilo de vida” (Lemos *et al.*, 2017, p. 87) pautada pela consciência ambiental.

Embora ainda o universo do cicloturismo seja dominado por homens, o que estamos assistindo no CF é a presença cada vez maior do número de mulheres que pedalam e que

procuram pedalar em grupo ou acompanhadas. Tivemos oportunidade de acompanhar alguns grupos de mulheres e conversar com algumas delas a esse respeito. O primeiro ponto destacado é que as mulheres preferem pedalar acompanhadas de outras mulheres, maridos, namorados ou amigos por se sentirem mais seguras no que diz respeito ao assédio sexual. O segundo, também, diz respeito à segurança no pedal e está relacionado ao medo de quebrar a bicicleta ou de sofrer acidente. Estando acompanhadas, sentem-se mais seguras. Por fim, aparece a questão de que estar acompanhada é mais agradável para compartilhar a ciclovagem, pois sempre há a presença de alguém para poder conversar.

O CF, como vimos, atrai maior quantidade de cicloturistas do estado de São Paulo, homens e com idade entre 34 e 39 anos. Embora nossa pesquisa não seja quantitativa, a julgar pela qualidade das bicicletas que esse público específico utiliza, podemos falar com segurança que se trata de uma camada com poder aquisitivo suficiente para consumir bicicletas caras e com alta tecnologia. Hoje, não custa lembrar, uma boa bicicleta de entrada para a prática do cicloturismo, custa em torno de mil dólares. Tratando-se de um país, cuja desigualdade social é gritante, o cicloturismo, infelizmente, ainda não é uma prática democrática.

Constatamos que todos os nossos entrevistados são cristãos, sendo a maioria católicos e o restante divide-se em protestantes, evangélicos e espíritas. Além disso, para além dos cicloturistas entrevistados, encontramos muitos católicos, como era o mais provável de acontecer. Em número menor, encontramos budistas e pessoas de outras religiões de cunho espiritualista.

No mundo contemporâneo, as peregrinações trouxeram um novo cenário e valoriza-se mais a própria viagem do que necessariamente o destino final, uma vez que as motivações das viagens já não são somente religiosas (Santos; Flagiari, 2003), o que parece que vem ocorrendo, também, no CF.

O CF, o circuito do Vale Europeu e a Estrada Real são as rotas mais procuradas e estruturadas para o cicloturismo no Brasil. Ademais, o Caminho é uma rota de cicloturismo bem mais estruturada do que, por exemplo, a Estrada Real, onde faltam pontos de apoio e a sinalização é precária, como afirma a cicloturista Rafaela Asprino (2020). Nesse sentido, é um espaço de cicloturismo, que vai muito além da fé, preenchendo, também, as funções de turismo e lazer.

Há um conflito silencioso entre aqueles que entendem que o Caminho é sagrado e destinado para peregrinação (a pé e outros meios de percorrê-lo) e aqueles que entendem que é um espaço de turismo e lazer. A esse respeito, por exemplo, um cicloturista movido pela fé

(bicigrino) afirmou que os motoqueiros deveriam respeitar o Caminho, fazendo referência de que é um espaço para oração. Por outro lado, peregrinos a pé fazem a mesma observação em relação aos cicloturistas.

Classificamos os cicloturistas no CF pela intencionalidade no ato de pedalar; ou seja, o que os motiva a se locomoverem de bicicleta pelo caminho. Sendo assim, sem rodeios, fizemos as seguintes perguntas: “Qual ou quais as motivações de sua cicloviagem no CF? O que você busca nesta viagem? (Apêndice II).

Listamos, no Quadro 2, respostas dos cicloturistas e a principal motivação para percorrer o CF.

Quadro 2: Respostas dos cicloturistas

Respostas	Principal Motivação
Encontrar a paz interior aí, a tranquilidade, a calma do dia a dia, sair um pouco da agitação, né? Buscar mais a tranquilidade.	Paz interior
É ... eu sempre falei pros meus pais que, enquanto Deus me der saúde, pra ... pra cuidar do meu corpo, eu vô tá fazendo o Caminho da Fé. É... poder agradecer, poder pedir a minha mãe [a mãe está doente].	Saúde
Eu vim com o objetivo de pagar uma promessa de ... não é nem pagar promessa, de agradecer a Deus pelos meus pedidos, as minhas orações ali, eu agradecer ...	Pagar promessa
O desafio pessoal de cada um é assim de pegar e... se pensar que tá ruim hoje e, mais tarde fica pior, e depois você vê que é uma conquista, que é o... isto aqui é ... sofrimento é momento.	Desafio pessoal
Guia de cicloturismo	Produzir um guia
Ah, primeiro foi, assim, uma reunião de amigos. Vamos? Vamos! Aí, do nada, entrou um médico, com a gente, que ele tinha uma promessa pra pagar. Aí nós ...vamos com ele.	Reunião de amigos
Ah, assim, a motivação é a questão de... de... da dificuldade mesmo. Pôr a gente conseguir passar pela dificuldade e concluir com êxito. Então é a maior motivação.	Dificuldade
Eu, basicamente, é... o que nós buscamos é turismo, é pedalar em lugares diferentes, a gente fica procurando é... são paisagens diferentes, caminhos diferentes e, no fundo, no fundo, nós estamos testando o nosso limite físico. E, aqui, é onde a gente mais testa. Nunca vi tanta subida como tem aqui, sabe?	Turismo
Oh, Pantanal, à princípio, foi ... sim, a fé que a gente tem, lógico, né? Mas o autoconhecimento, cara. o autoconhecimento é fundamental [...], mas, tem lugar que a gente não aguenta, cara.... nossa, é... Ainda mais que, a gente sozinha, cara, nossa, é da hora	Fé
Motivação nossa? Olha, rapaz, falar a verdade pra você que é... foi a convite do [amigo] Luís e é religiosa. Que a gente é bem devoto, entendeu? A gente curte bastante e... desde que a gente fez a primeira vez, parece que fica chamando a gente pra fazer de volta.	Acompanhar um amigo
Cara, eu tenho uma promessa de 10 anos, aí, pelas minhas filhas, né? Que a gente esperou aí,	

4 anos aí e Deus abençoou com duas meninas, né, Ana Lara e Catarina; e, a gente já tá no segundo aí [Caminho da Fé] e, se Deus quiser, vai mais, né? Como Deus me abençoou com dois, eu acho que tenho de fazer 20 anos, que é o certo, né? [risada].	Promessa
O sonho de Aparecida de bicicleta, né, aquela romaria para Aparecida. Isso foi por volta de 2007, a primeira que fiz foi em 2007 ou 2008, não me recordo bem.	Bicicleta
Olha, a minha motivação é a gratidão pela... pela vida, por ter superado tudo aí que a gente vem passando ao longo desse... dessa pandemia aí que... que atingiu muita, muita coisa, muitas pessoas, famílias, enfim, e, assim, perdi alguns amigos, né, infelizmente.	Gratidão
[...] um pouco espiritual, um pouco de superação própria e pela <i>bike</i> [...] pensar no que a gente já passou.	Espiritual
Ah, a motivação é religiosa, né? Eu sou devoto de Nossa Senhora e... a gente costuma frequentar, né, a Igreja, e... por gratidão à Deus e Nossa Senhora pela vida que a gente tem e pelas, pelos filhos que a gente tem, né, com saúde; pelo trabalho da gente, mas é gratidão mesmo, né? Agradecer à Deus e Nossa Senhora.	Religiosa
Ah... é o autoconhecimento, religiosidade e, o que eu peço sempre, é voltar uma pessoa melhor do que eu fui. O meu lema é sempre esse.	Autoconhecimento
Cara, eu já fiz algumas viagens de <i>bike</i> e queria bastante fazer o Caminho da Fé, é ... esse ano, principalmente, em agradecimento a... meu filho, eu estou com um filhinho de seis meses, filhinho super saudável...	Agradecimento
Guia de cicloturismo	Produzir um guia
Então, inicialmente era pelo esporte, pela... pela realização pessoal, pelo desafio pessoal e aí juntou essa semana difícil que eu tive com esse meu primo-irmão, hoje, por ele, então, vou terminar por ele, lá em Aparecida eu vou fazer uma dedicatória pra ele, espero que ele esteja num lugar que merece, que esteja bem.	Esporte
Ah, motivação, é o... o ciclismo mesmo, que é minha paixão, que eu gosto e, também o caminho, por ser um caminho conhecido. É... tá bem, tá bem utilizado pelas pessoas aí, tá sendo bem divulgado. Aí a gente acaba criando uma expectativa pra fazer também.	Ciclismo
Ah, sei lá, né? Pensar um pouco mais é... é... no que a gente, a gente é tão egoísta, né? É ... se entrega por pouca coisa e a vida é tão bela, né? A gente procurar pensar mais pra frente, abrir a mente um pouco mais.	Pensar
Olha, eu vim para ir acompanhar junto com o meu sócio, né? Que ele tem um... ele tem um propósito dele. Só que eu coloquei na minha cabeça: eu vou vir, todo ano, se der, o resto da minha vida, mais pela minha saúde, pela minha família, pelo meu trabalho.	Acompanhar o sócio
Oh Pantanal, eu tive, assim, religiosidade, o esporte e... e autoconhecimento; e, outra, eu estava precisando... como eu perdi meu pai no ano passado, eu tinha, assim, eu tinha necessidade de sair numa dessa aí e... e... comigo, entendeu?	Religiosidade
Rapaz, religiosidade, cara e agradecimento a Deus.	Religiosidade
Ah, motivação é... espiritualidade, autoconhecimento, o esporte, né? Que nos traz muita saúde, é... humor, né? Autoestima e o turismo, né? Mas o principal, mesmo, é a espiritualidade e autoconhecimento.	Espiritualidade
Eu gostei muito de pedalar, né?	Pedalar

Esse Caminho da Fé, eu o faço há 5 anos, foi em 2012, foi quando surgiu o meu coração, essa vontade de vim peregrinando até a casa de Nossa Senhora, que eu sou muito devoto.	Peregrinar
---	------------

A partir das motivações somadas a observações do dia a dia no campo, foi possível estabelecermos categorias de cicloturistas presentes no CF, pois o motivo para realizar a pedalada pode ser associado a determinadas características dos cicloturistas e, em boa medida, também, aos modos como se comportam ao longo do Caminho, o que nos ajuda a entender melhor como o cicloturismo vem, de fato, acontecendo no caminho.

O primeiro motivo para pedalar no CF são os elementos, que envolvem pagar promessa: fé, religiosidade, espiritualidade, gratidão (ligada à fé) e peregrinação. Essas pessoas são chamadas carinhosamente pelas donas de pousadas do Caminho de “bicigrinos” e “ciclorrymeiros” por se tratar de duas formas de peregrinação com bicicleta, que, embora tenham o mesmo princípio de envolvimento com a fé, se relacionam de forma diferente com a cicloviagem, como será visto.

O primeiro tipo de cicloturista do CF é o bicigrino ou o peregrino, que usa a bicicleta como meio de transporte. Ele é um tipo de cicloturista movido, em primeiro lugar, pela fé. Seu principal foco é a peregrinação e a visitação de atrativos turísticos, como igrejas, capelas, grutas e santuários. Ele participa de missas e busca uma reflexão interior. Eles são identificados, porque costumam demonstrar a sua fé através de símbolos católicos, que trazem na bicicleta, impressos na camisa de ciclismo que utilizam e em determinados comportamentos, que expressam ao longo do Caminho.

A bicicleta do bicigrino, geralmente, possui adesivos da seta amarela do CF, fitas coloridas com mensagens religiosas amarradas no guidom, pequenas imagens de santos católicos e terço católico entre outros adereços religiosos. A bicicleta ornamentada expressa a fé e, também, pode ser um objeto utilizado para pagar promessas. Assim, alguns bicigrinos fazem questão de utilizar bicicletas antigas, pesadas e sem recursos tecnológicos avançados, como, por exemplo, modelos de bicicleta Barra Forte ou Barra Circular. Eles entendem que devem sofrer para percorrer o Caminho e a bicicleta, nesse caso, torna-se um fardo, um peso a mais para se carregar e seu uso uma forma de penitência.

A bicicleta, o artefato em si, é um meio de transporte incorporado à peregrinação. Em muitos casos observados, ela era um objeto sagrado incorporado como uma relíquia, que testemunhou a travessia pelo Caminho. Muitos bicigrinos, ao adentrarem o pátio da Basílica de

Aparecida, por exemplo, ajoelham-se em sinal de agradecimento por terem concluído o Caminho e o fazem segurando a bicicleta.

Na Basílica de Aparecida, no dia 12 de outubro de 2021, por exemplo, o padre anunciava ao lado de fora da igreja que haveria uma missa para os ciclistas, momento em que os cicloturistas e todos aqueles que estivessem de bicicleta poderiam receber uma bênção com água benta na bicicleta. Só não ficou claro se poderiam adentrar a igreja com a bicicleta ou não. Segundo conversas com um bicigrino, a bênção era importante para proteger a bicicleta contra acidentes.

Quanto à camisa de ciclismo, o bicigrino traz impressa a imagem de Nossa Senhora Aparecida ou de algum santo de preferência para a devoção. Traz, também, frases bíblicas e mapa do Caminho da Fé entre outros. Observamos que a cor que prevalece nas camisas é o azul, justamente 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 do município a que pertencem e o nome personalizado de cada bicigrino.

Os bicigrinos expressam a sua fé em diversos momentos: ao passarem em frente a uma igreja ou capela costumam fazer o sinal da cruz em respeito ao sagrado; adentram quase todas as capelas do Caminho para orar; nas hospedagens, seja na chegada ou na partida, fazem uma oração em voz alta e, algumas vezes, ajoelhados; procuram, também, participar da missa e da programação religiosa de cada localidade. A expressão da fé ocorre de uma maneira mais solta e menos rígida do que se estivessem dentro de uma igreja, por exemplo. Parece não haver, portanto, uma subserviência do bicigrino em relação à instituição Igreja Católica, mas em relação à fé em si. Ele possui uma liberdade de exercer a fé de uma forma mais espontânea.

Trata-se do que Steil (2003), Calvelli (2006) e outros, estudando os peregrinos, entendem como religião do *self*, em que há uma substituição das tradições das antigas peregrinações mais rígidas e com códigos controladores por uma nova maneira de se relacionar com o sagrado, mais reflexiva. Os bicigrinos assim como os peregrinos que as autoras estudaram buscam uma autonomia de experiência religiosa.

Calvelli (2006) pontua, quanto aos usos da peregrinação, que há uma experiência interior, que extrapola o catolicismo e segue em direção a uma democratização da fé e às manifestações de espiritualidades. Durante a pedalada, cicloturistas, em geral, tendem a fazer paradas ligeiras e seguir viagem, até para não esfriarem o corpo e evitarem lesões. Os bicigrinos, por sua vez, acabam parando para refletir em silêncio por mais tempo.

As experiências religiosas no CF são cada vez mais experimentadas e as práticas constituem novos universos religiosos, que, embora cristãos, são diferentes entre si, como católicos, evangélicos, neopentecostais, espíritas etc. Ao mesmo tempo, a espiritualidade dos bicigrinos é experimentada ao ar livre e na prática do esforço físico em pedalar a bicicleta. Mas, via de regra, eles demonstram uma reverência mística em relação ao CF mesmo para alguns que não são católicos.

O cicloturista Ayrton Vignola Júnior (2021), por exemplo, fez a seguinte afirmação: “Eu tenho um carinho tão grande pelo Caminho [da Fé], cara, que é [choro] [...] é um negócio surreal [...]. Eu não sou católico, tá, mas eu tenho uma fé em Nossa Senhora muito grande, [...]”.

O cicloturista Lucas Marques Muniz (2021) se manifestou:

Eu acho que pra nós que temos essa [...] essa doutrina [espírita kardecista], né, independente de religião, por ser mais, católica, né, acaba sendo um pouco mais católica e eu sou espírita [...]. Estudei minha vida inteira [o kardecismo], a família da minha mãe, toda, é espírita e tal, e eu quis vir...vir pra... eu acho que, independentemente do modo que você crê, o importante é você ter fé e fazer o bem ao próximo. Pra mim, assim, é... é o que representa mais.

Por outro lado, o bicigrino católico Severino Cristiano da Silva (2021), ao ser perguntado sobre o que o motivava a percorrer o CF, disse: “[...] eu sou muito católico [...]. Rapaz, religiosidade, cara... e agradecimento a Deus”.

Conforme Calvelli (2006), existem práticas desinstitucionalizadas no mercado de bens religiosos, que não são concorrentes, mas complementares como formas produtoras de sentido. Quer dizer, uma situação institucional é você participar, por exemplo, de uma missa em uma igreja católica, em que há uma sequência de comportamentos, que são determinados durante o ritual. Outra situação é você exercer a sua prática de fé livremente, pedalando a sua bicicleta motivado pela fé. O que percebemos no CF é que, no geral, os cristãos exercem as suas crenças de maneira mais solta, menos institucionalizada do que se estivessem indo participar de um culto religioso. Há um ditado popular muito utilizado no Sul de Minas Gerais quando ciclano ou fulano vai à missa, que diz assim: “Hoje, é domingo, dia de colocar roupa de missa”. No CF, a roupa de missa parece ser dispensada bem como as formalidades, que envolvem esse universo, e as práticas religiosas são exercidas livremente em uma religiosidade popular.

A segunda forma de peregrinação no CF, sob o ponto de vista do cicloturismo, é a ciclrorromaria ou o cicloturista romeiro, daí, o ciclromeiro, como preferimos chamar. Acompanhamos, por dois dias, dois grupos de ciclromeiros, ambos com caminhão de apoio.

A romaria, na perspectiva de Pierre Sanchis (2006), é um ato de caminhar em condições voluntariamente precárias, que, geralmente, é doloroso e demorado, entretanto, é cheio de encantamentos, que colocam o romeiro em imersão na natureza através de encontros lúdicos com o Caminho. A sua concretização se dá com o ápice do encontro entre o romeiro e o santo através de uma maneira em que o santo, o sagrado, se torna alguém pessoal com quem se conversa, se troca energia, bens e saúde. Na romaria se vive um clima de festa, com bebidas, comidas, cantorias e danças. Nas romarias, há uma fricção e um encontro entre uma religiosidade popular e uma religiosidade oficial representada pelo clero.

Segundo Sanchis (2006), refletindo sobre a história das romarias na Europa, que, para nós, ainda parece fazerem sentido, a romaria possui um elemento de oposição institucional entre a instituição Igreja e os fiéis. Assim, três elementos são percebidos: a) a ideia de estar fora, no lugar natural (a montanha, o rio etc.), em oposição ao estar dentro, no edifício, no santuário: “O elemento cósmico rivalizando com o elemento institucional na polarização da atenção que reconhece o sagrado” (Sanchis, 2006, p. 88); b) a experiência da subjetividade na oposição entre a exaltação da vida (a festa em si) e a moralidade dos sacramentos institucionalizados (penitência etc.); c) “a autonomia leiga frente à autoridade clerical” (Sanchis, 2006, p. 88), sendo o sacramento um domínio de poder do clero, representantes da instituição igreja. Sanchis (2006) aponta que a mediação da contenda entre os fiéis e a igreja na romaria é o santo.

A romaria a pé, por exemplo, é uma modalidade típica do interior de São Paulo e do Sul de Minas Gerais, cujo objetivo principal é pagar promessa em Aparecida/SP. Os romeiros utilizam uma infraestrutura, tendo como carro de apoio um caminhão. Nele, são carregados alimentos, redes para dormir, colchões, cozinha improvisada, remédios, primeiros-socorros e uma infinidade de objetos para a romaria.

Os ciclromeiros assim como os romeiros utilizam a mesma forma de organização, com o adicional de levarem ferramentas, peças e bicicletas extras em caso de emergência. Eles são democráticos em relação à diversidade e à participação. O acolhimento é comunitário, podendo qualquer um fazer parte da ciclrorromaria, mesmo que este não tenha contribuído financeiramente com a sua organização. Geralmente, as ciclrorromarias são formadas por parentes e amigos, que frequentam paróquias católicas em seus municípios, aproximando-se de um catolicismo popular, com menos peso institucional da Igreja Católica. Apesar disso, obtivemos notícias, por intermédio de ciclromeiros, de que alguns jovens padres têm organizado ciclrorromarias como forma de aproximação de seus fiéis.

Os cicloromeiros assim como os bicigrinos, também, utilizam camisas de ciclismo com símbolos religiosos católicos. No entanto, fazem questão de colocar informações específicas sobre a ciclrorromaria, como: saiu do município tal, no mês e no ano tal. Suas bicicletas, também, são adornadas com símbolos católicos; muitas carregam fitas de lembrança de Nossa Senhora Aparecida e contam com adesivos de diversos santos católicos.

Em relação à bicicleta, foi identificada a utilização entre o cicloromeiros de muitas bicicletas de passeio, o que revela um caráter mais democrático em relação ao poder aquisitivo entre eles, pois bicicletas de passeio são mais baratas se comparadas com o valor de bicicletas profissionais. Não há importância sobre qual bicicleta será utilizada. Importa se você quer entrar para praticar uma ciclrorromaria e dedicar-se à santa.

Ao conversarmos com uma dona de lanchonete de um bairro rural de Estiva/MG, ela afirmou que a família organiza romaria de bicicleta (ciclrorromaria) quando o tio oferece o apoio com um caminhão. Para nosso espanto, eles percorrem o CF em ciclrorromaria com bicicletas de passeio adulto e infantil. E, mais, considerando que entre Estiva/MG e Aparecida/SP, via Guaratinguetá, no ramal principal, são mais de 150 km, procuram fazer a ciclovagem em apenas dois dias. Trata-se de um feito, muitas vezes, ignorado pelos cicloturistas, que possuem bicicletas modernas e equipamentos caros.

Ainda quando comparados aos bicigrinos, os cicloromeiros são mais concentrados em aspectos ligados à fé. Uma diferença entre eles é o fato de que os cicloromeiros procuram economizar ao máximo os gastos. A esse respeito, por exemplo, a hospedagem é um fator de economia a ser observado: eles costumam dormir em redes presas embaixo do caminhão ou improvisadas em árvores e fazem contato com as Prefeituras ao longo do CF para conseguirem dormir em escolas públicas ou em ginásios de esporte. Conforme o cicloromeiro Wagner Donizete Machado (2021), os “ginásios seriam um local da... da Prefeitura que já... pelas cidades, já que são costumeiras de passar romeiros. Então eles cedem para romarias, assim [...]”.

Os cicloromeiros rezam o terço em quase todas as capelas do CF e participam de missas nas cidades onde ficam hospedados. Uma diferença em relação aos bicigrinos é que, ao se dirigirem para a missa, deixam as suas bicicletas guardadas no caminhão bem como trocam a roupa de ciclismo por roupas sociais (roupas de missa).

Segundo Calvelli (2006, p. 135), os atuais romeiros a pé querem “conforto, farta alimentação, aparelhos musicais potentes, muita gente e quase nenhum sofrimento”, dormem em barracas ou pousadas e rezam de mãos dadas antes do café da manhã e antes de começarem

a jornada. Os cicloromeiros, diferentemente dos romeiros descritos por Calvelli (2006), parecem não se importar com conforto, pois dormem no caminhão ou em qualquer lugar cedido por particulares ou pelo poder público. Segundo Wagner Donizete Machado (2021): “[...] a gente abre mão, às vezes, de um conforto da gente pra gente poder dar um conforto para aquele colega do lado da gente que tá sofrendo mais que a gente ainda”. Da mesma forma, o sofrimento é valorizado na ciclrorromaria, o que pode ser percebido nas conversas dos cicloromeiros. E se a bicicleta não é um artefato sacralizado, o esforço em pedalar, por outro lado, é percebido como parte da penitência.

Diferentemente de outros cicloturistas, os cicloromeiros não param várias vezes no CF para contemplar o meio ambiente embora reconheçam as suas belezas naturais. A grande questão é chegar no menor tempo possível à Aparecida/SP, até para não gastarem muito dinheiro na viagem.

O terceiro tipo de cicloturista no CF são o que chamamos de “cicloturistas-turistas”. Como diz a designação, eles são turistas. Realizam um turismo de bicicleta, que possui características próprias, atreladas à bicicleta e aos lugares de visitação. Nesse sentido, a bicicleta e a própria ciclovragem são os maiores atrativos desse tipo de cicloturismo.

Os cicloturistas-turistas podem contar com carro de apoio ou não. Eles parecem interagir com mais intensidade na vida cotidiana do CF, pois param para conversar com desconhecidos, obter informa es, conhecer monumentos e atrativos turísticos, especular sobre a história da localidade que estão visitando, enfim, interagem de tal maneira que, quando muito bem atendidos e recepcionados, resolvem passar mais de um dia no município onde estão. Talvez, isso ocorra pelo fato de, geralmente, pedalarem sozinhos, estando com tempo para realizar a ciclovragem.

Além disso, quando o clima é favorável, com sol e sem chuva, muitos se aventuram em conhecer as diversas cachoeiras, que o CF possui e que, no geral, são desconhecidas de outros tipos de cicloturistas. O tempo deles é mais largo e o seu encantamento pela natureza passa a ideia de que parecem mais abertos ao mundo.

A partir da qualidade das bicicletas que possuem, que costumam ser de última gera o e bicicletas elétricas (*e-bikes*), cada vez mais presentes no Caminho, parecem possuir maior poder aquisitivo. Observamos a esse respeito, também, que as roupas usadas são compostas de um vestuário de última gera o, com peças de marcas famosas do mundo do ciclismo. Podemos dizer que os cicloturistas-turistas que frequentam o CF estão bem equipados para a travessia.

Geralmente, esse tipo de cicloturista planeja um roteiro e não tem pressa em realizar o percurso, havendo apenas horário de saída, embora fique atento ao relógio para não pedalar durante a noite. A esse respeito, inclusive, o cicloturismo noturno é menos frequente de uma maneira geral no CF. Apesar disso, encontramos um cicloturista, que disse que preferia pedalar à noite e de madrugada adentro para fugir do Sol.

Na perspectiva de Calvelli (2006), refletindo sobre os turistas no Caminho, o que os diferencia é a externalidade do olhar, sendo que prestam mais atenção às paisagens, à arquitetura e à vida dos moradores do local, o que, também, ocorre com os cicloturistas-turistas. Entre os diferentes tipos de cicloturistas do CF, os cicloturistas-turistas parecem estar mais disponíveis às trocas culturais. Todavia, apesar disso, observam a religião com certa reserva e distanciamento, o que não significa que não tenham fé, religiosidade ou algo nesse sentido. Apenas parece que não são movidos por esses sentimentos.

Para Calvelli (2006), na sociedade contemporânea, as coisas “religiosas” e “não religiosas” se misturam com frequência e há um diálogo entre elas com as várias esferas da diversão, do consumo dos bens culturais, da religião e do lazer. A autora chama atenção para o fato de que o turismo no CF e, acreditamos que isso valha para os cicloturistas também, é mediado pelo mercado.

A externalidade do olhar é que caracteriza o cicloturista-turista, uma vez que está ele preocupado em conhecer culturalmente aquela região, que está visitando. Para esta tese, entrevistamos um cicloturista-turista e, também, acompanhamos dois ao longo de trechos do CF. Percebemos que eles procuram pedalar em baixa velocidade. Param para visitar quase todas as capelas, param em bares e lanchonetes para conversar e trocar impressões, param em quase todas as montanhas e aí ficam a contemplar a paisagem e a fotografá-la por um longo tempo. Ainda, param em monumentos das praças públicas, procuram saber se aquele que estão visitando possui museu, cachoeira, lagos etc.

Segundo o entrevistado cicloturista-turista Eldo Ern (2021): “[...] são estas cidades pequenas, né, que estão no roteiro do caminho [CF]; são cidades históricas, que a gente adora ver estes lugares”. Ainda: “[...] eu não tenho esse lado místico de fazer o Caminho da Fé, como um peregrino ou alguma coisa [...] você entrou ali [Igreja], pra fazer uma oração? Dificilmente, eu entro! (Ern, 2021).

Percebemos, nos cicloturistas-turistas, pouca preocupação religiosa. Eles respeitam, reconhecem e admiram o CF como expressão de fé e religiosidade. Por outro lado, a percepção

deles é mais voltada para a infraestrutura turística do Caminho, apontando parâmetros positivos e negativos em relação ao turismo com bicicleta.

O CF, como já visto, possui municípios muito próximas uns dos outros, com média de 30 km entre eles. Isso permite uma cicloturagem segura, pois o cicloturista sabe que encontrará o que precisa na próxima localidade. Apesar disso, principalmente nos municípios sul-mineiros, que ainda têm dificuldade em receber os cicloturistas-turista, faltam aspectos relacionados à infraestrutura para receber bicicletas (estacionamento público, locais nas hospedagens para guardar as bicicletas, serviços de bicicletaria, pontos de venda de peças de bicicleta etc.), como já abordado anteriormente, bem como roteiros turísticos sinalizados, que possam entretê-los e mantê-los no local por mais de 24 horas.

Esse tipo de turismo, ainda, é embrionário em muitos municípios do CF, notadamente os sulmineiros, que, ainda, têm dificuldade em recebê-los. Alguns moradores locais, também, olham, com um certo estranhamento, para o cicloturista-turista carregado de bagagem, muitas vezes sujo, devido à poeira do Caminho, e com aparência extravagante. A respeito da poeira, por exemplo, alguns comerciantes ficam reticentes em atender o cicloturista-turista, pois o pó vermelho do CF fica impregnado nas roupas e no corpo do cicloturista e sujam os estabelecimentos comerciais.

Quando, por outro lado, o cicloturista-turista é, também, um bicigrino e carrega símbolos religiosos, o tratamento é diferenciado e ele passa a ser enxergado como alguém que está ali pela fé. Portanto, os cicloturistas-turistas parecem que, ainda, não foram incorporados ao CF como cicloturistas “legítimos”, pois, ainda, estariam na condição de desocupados, como uma espécie de ameaça. Talvez, devido à liberdade que possam representar, sobretudo traduzida em deslocamento e mobilidade, causem desconforto aos homens, que estão fixos, parados.

O quarto tipo de cicloturista, que percorre o CF, é o cicloturista movido pela velocidade, aqui nomeado “cicloturista de velocidade”. Nessa categoria, a principal motivação é percorrer o CF como se fosse uma pista de corrida. Ele é movido pela emoção do vento, das curvas perigosas, de pular obstáculos e, principalmente, se estiver acompanhado, de chegar sempre à frente de seus colegas. Geralmente, monitora o seu desempenho através de aplicativos de celular, recurso importante para registrar e mostrar aos colegas que fez o percurso em um tempo menor que os outros. Na gíria, o cicloturista de velocidade é chamado de “bruto”.

O cicloturista de velocidade parece estar com pressa o tempo todo, não tendo tempo para parar em igrejas ou capelas, contemplar a natureza ou mesmo tomar água tranquilamente

por alguns minutos. Isso se dá devido às características desse tipo de cicloturismo, que tem na velocidade a sua maior expressão.

Por incrível que pareça, dado o tamanho do Brasil, ainda faltam no País espaços para o cicloturismo de velocidade ou mesmo para o ciclismo esportivo. No Brasil, o ciclismo esportivo, que é praticado em velódromos, é recente e, também, conta com poucas pistas. Além disso, é uma prática muito dispendiosa financeiramente (Deenihan; Caufield, 2015). Mesmo assim, ele 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 bem como o Circuito do Vale Europeu e o Caminho das Capelas, entre outros têm atraído praticantes do cicloturismo de velocidade com bicicletas de *MTb*.

O cicloturismo de velocidade tem sido uma prática recorrente no CF, inclusive gerando atritos entre os peregrinos a pé e os cicloturistas em geral, uma vez que os peregrinos a pé 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 entendermos que, quando se fala em cicloturista de velocidade, não significa que são cicloturistas profissionais, que estão treinando para alguma competição, embora essa categoria de ciclista exista no CF. O cicloturista de velocidade é um tipo de cicloturista, que está preocupado em chegar o mais rápido possível ao seu destino. Ele está competindo contra os colegas, contra o cronômetro e contra ele mesmo.

As roupas desses cicloturistas costumam ser das melhores marcas do segmento do esporte. Nesse sentido, por exemplo, as roupas que os ciclistas profissionais brasileiros utilizam, como Henrique Avancini⁸⁵, são as que fazem mais sucesso entre os cicloturistas de velocidade. As bicicletas são, também, as mais caras e costumam ser de carbono e aro 29, com alta tecnologia. Muitos procuram comprar ou customizar as suas bicicletas iguais à de Avancini. Mesmo quando carregam bagagem e não utilizam carro de apoio, esse tipo de cicloturista entende que isso não é um empecilho para a cicloviagem; antes, é mais um desafio para ser veloz. Há uma espécie de *glamour* e de honra ter de percorrer o CF em velocidade. Trata-se de

⁸⁵ Segundo a União de Ciclistas Internacional (UCI, 2022), Henrique Avancini é um ciclista brasileiro classificado em primeiro no *ranking* mundial de *MTb Cross Country* e, além disso, é integrante da Seleção Masculina Brasileira de *MTb*.

uma superação, que deixa o cicloturista orgulhoso em ter percorrido o Caminho em pouco tempo.

Esse tipo de cicloturismo encontra terreno fértil no CF, pois se trata de um lugar excelente para treinamento de força, destreza e habilidades com a bicicleta de *MTb*. Para isso, no entanto, é necessária uma rotina disciplinada de treinamentos. Entre os 27 cicloturistas entrevistados, sete responderam que são motivados pelo “esporte”; ou seja, fazendo referência à velocidade.

No dia a dia, seguem uma rotina espartana: acordam de madrugada, por volta de 4 horas da manhã, para se alimentar e, antes das 6 horas, já estão saindo para a estrada. Diferentemente do bicigrino, por exemplo, não se preocupa em orar antes de partir para a estrada. No lugar da oração, concentram-se no alongamento do corpo, para evitar lesões. A alimentação é realizada com *carbogel*, um gel próprio para aqueles que praticam corridas de ciclismo. Geralmente, carregam água em uma mochila nas costas, a fim de não precisarem parar para beber água.

Segundo o cicloturista Ricardo José, a motivação para percorrer o CF é o próprio ciclismo. Quando realizou o CF pelo ramal principal, Ricardo percorreu uma média de 80 km por dia. Outro cicloturista entrevistado, Renato Russo, disse que a maior motivação para percorrer o CF é o esporte, entendendo que o cicloturismo é uma forma de esporte. Nessa forma de cicloturismo, a atenção está voltada para o desempenho da ciclovagem em si sem a preocupação prioritária com paradas e atrativos. O grande atrativo para eles é o desafio de percorrer um caminho difícil, repleto de montanhas, como o CF, no menor tempo possível. A sensação do vento no rosto e a superação dos próprios limites, como relatou outro cicloturista, Dayvid Herbert Pompeu Teodoro (2021), são o que conta para os cicloturistas de velocidade.

Normalmente, por exemplo, o cicloturista turista, além da ciclovagem, está preocupado em conhecer os pontos turísticos daquele lugar, o qual está visitando. Os cicloturistas de velocidade, por sua vez, estão preocupados em comparar, junto aos colegas, através de aplicativos de celular, quanto tempo gastaram para subir tal montanha, qual o ritmo médio de velocidade e quanto tempo chegaram na frente de fulano de tal.

A forma de pedalar do cicloturista de velocidade é observada, principalmente, quando passam em frente às capelas do CF, que, geralmente, estão estrategicamente colocadas no topo das montanhas, justamente para que sirvam, para além do aspecto espiritual da fé, como lugares de apoio para descanso, com o oferecimento de água potável, ducha externa, banheiro (algumas com banheiros masculino e feminino), remédios em seu altar e pontos de observação para as paisagens serem apreciadas. Todavia, cicloturistas de velocidade, quando param nesses lugares,

abastecem-se com água, descansam por pouco tempo, tiram várias fotografias (*self*) e seguem a cicloturagem sem adentrar nas capelas. Eles estão concentrados na cicloturagem; daí distingue-se o cicloturista de velocidade dos outros cicloturistas.

O cicloturismo de velocidade praticado no CF é uma característica, que não encontramos em outros trabalhos sobre cicloturismo, o que pode dar a falsa impressão de que aconteça somente no CF. Conversando com o bicigrino e organizador de passeios de bicicleta, Alexandre Passos da Costa, que conduz cicloturistas para passear em Campinas/SP, este disse que a velocidade é uma motivação para muitos cicloturistas.

Conforme Kovačić (2015), deve-se entender o cicloturismo como uma sinergia entre o destino, a atividade de ciclismo e o destino, envolvendo a dimensão do lazer e do esporte. Assim, pode-se pensar o cicloturismo de velocidade como uma sinergia entre o cicloturista, que se sente um atleta, envolvendo o CF como uma pista de corrida.

O quinto tipo de cicloturista muito presente no CF é o “cicloturista excursionista” ou, como preferimos designar, os cicloexcursionistas. Segundo Saldanha *et al.* (2020, p. 300), o cicloturismo de excursão 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”. No CF, também, é assim. Eles percorrem trechos do caminho por um dia e em menos de 24 horas.

Esses cicloturistas moram na região do Caminho e aproveitam o trajeto para criar a sua própria rota. Eles passam pelo CF e retornam aos seus municípios ao final do dia. Acompanhamos uma dupla de cicloexcursionistas na Serra da Luminosa (Brazópolis/MG). Eles eram residentes de Paraisópolis/MG, estavam subindo a serra e voltariam para o lar ao fim do dia. Segundo a dupla, esse é um trecho do CF, que eles percorrem com frequência.

Os cicloexcursionistas não contam com carro de apoio e não costumam carregar bagagem; apenas, água e barra de cereais. Utilizam o caminho nos feriados prolongados e aos finais de semana, principalmente aos domingos pela manhã. Andam em dupla ou trio e há presença maior de mulheres. O tempo de pedal gira em torno de cinco a seis horas, considerando que começam a pedalar por volta de 6 horas da manhã e em torno do meio-dia já estão de volta em casa, para aproveitarem o domingo em família.

Esse tipo de cicloturismo é muito importante para o CF, pois são os cicloturistas excursionistas que costumam conhecer as trilhas, as cachoeiras, os lugares para cortar caminho etc. Alguns praticam o cicloturismo de velocidade e outros um cicloturismo mais lento, mais

próximo de um cicloturismo de turismo. Mas, a principal característica é que o cicloexcursionista busca conhecer lugares desconhecidos e novos caminhos do CF.

Muitos cicloexcursionistas 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 voltarem para casa de carro.

Talvez, o cicloexcursionismo seja o tipo de cicloturismo mais praticado entre os residentes do CF e, ao mesmo tempo, o menos orientado pelo poder público e pela própria iniciativa privada ligada ao turismo. Dizemos isso, porque entendemos que muitos cicloexcursionistas são jovens e poderiam ser aproveitados como futuros guias de cicloturismo (cicloguias), gerando uma oportunidade de renda e emprego. Isso ajudaria a profissionalizar o cicloturismo no CF, a potencializar a rede turística que envolve o caminho bem como a fomentar uma forma de lazer acessível para os habitantes do Caminho.

Atualmente, o que acontece, sobretudo nos pequenos municípios sul-mineiros, é uma falta de visão do poder público e da iniciativa privada para entender que o cicloturista do CF poderia ficar mais de 24 horas em suas localidades, o que significaria mais consumo, geração de renda para os moradores e uma experiência mais edificante para o cicloturista.

Assim como o ciclista de um grande centro urbano percebe as dificuldades em circular pelo trânsito urbano reivindicando mais ciclovias e ciclofaixas, os cicloexcursionistas do CF conhecem as dificuldades e as belezas em pedalar no entorno do Caminho. Revela-se, particularmente no Sul de Minas, um mundo de cachoeiras e trilhas emocionantes para a prática do *MTb*, que são experiências únicas. O que ocorre é que o cicloturista do CF passa apenas pelo Caminho e, dificilmente, explora o entorno onde fica hospedado.

O sexto tipo de cicloturista que percorre o CF é o que designamos como cicloturista de aventura ou “cicloaventureiro”. Trata-se de um tipo de cicloturista, assim como o cicloexcursionista, que vai em busca do desconhecido e procura se aventurar pelos 1.500 km de trilhas no CF. A diferença entre ele e o cicloexcursionista é que este, bem ou mal, conhece a região onde está, ao passo que o cicloaventureiro, na maioria das vezes, não. Ele está à procura do risco e, assim, pode ser interpretado como um segmento do turismo de aventura.

Segundo a Organização Mundial do Turismo (2019), o turismo de aventura é a procura de experiências, que envolvem o risco em baixo ou alto grau. Esse segmento foi ganhando cada vez mais espaço e os turistas passaram a procurar destinos na zona rural em meio à natureza.

O cicloturismo de aventura é, também, a procura do risco em baixo ou alto grau e está presente em todas as outras formas de se praticar o cicloturismo no CF. Ele possui normas e

regras, mas começou a ser regularizado somente em 2004, com a criação da Associação Brasileira de Empresas e Turismo de Aventura (Abeta, 2009).

Uma característica marcante dos cicloaventureiros é que não estão preocupados com o tempo embora a velocidade, muitas vezes, esteja presente na prática. Alguns não utilizam equipamentos de segurança, como capacete, luvas e sapatilhas, pois acreditam serem desnecessários. Em Estiva/MG, por exemplo, enquanto entrevistávamos um grupo de cicloturistas, um cicloturista aventureiro passou com um pano de chão amarrado na cabeça, com chinelos de borracha e sem luvas. Carregava alguma bagagem amarrada no guidom e uma barraca desmontada e amarrada no quadro da bicicleta. Um dos cicloturistas entrevistados referiu-se a ele como um “verdadeiro cicloturista”, pois não precisava de nada para percorrer o Caminho; inclusive, capacete.

O cicloturista aventureiro mexe com o comportamento de outros cicloturistas, pois criam-se a ideia de liberdade e a falsa ideia de que os equipamentos de segurança são desnecessários. Porém, não é somente este tipo, sem equipamentos e improvisação, que percorre o Caminho. A maioria dos cicloturistas aventureiros, que conhecemos, estavam protegidos com capacete, luvas etc.

Geralmente, os cicloaventureiros percorrem o CF sozinhos e não se limitam a ter uma constância na cicloviagem. Ou seja, se chegam a uma localidade e gostam dali, procuram ficar mais alguns dias antes de partir para o trecho novamente. 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* ou os alforjes são objetos característicos e utilizados por esses cicloturistas. A aventura está justamente em não ter uma programação predeterminada ou um roteiro, que deve ser seguido.

O sétimo tipo de cicloturista presente no CF é o “cicloturista organizador de passeio de cicloturismo”, com a seguinte ressalva: no Caminho, existem agências de turismo, que oferecem todo o suporte para o cicloturista, com seguro em caso de acidente e/ou roubo de bicicletas, reserva de hospedagem, mecânico e reposição de peças, e bicicleta extra. Enfim, toda a organização fica à cargo da agência. Esse tipo de organização de cicloturismo existe no CF. Contudo, observamos que ele é menos frequente e, quando ocorre, traz cicloturistas de lugares distantes de Minas Gerais. Quando falamos em cicloturistas organizadores de passeio, referirmo-nos a cicloturistas amadores, que assumem os riscos de guiamento no CF.

Eles são empolgados com o cicloturismo e, nesse movimento, acabam tomando a frente na organização de grupos de amigos para percorrer o CF. Alguns são donos de lojas ou mecânicas de bicicleta. Entretanto, a maioria enxerga uma possibilidade de ganho, enquanto outros organizam passeios por puro prazer. No geral, começam organizando passeios, voluntariamente, por amor ao cicloturismo. Todavia, com o tempo, percebem os riscos envolvidos, principalmente no que diz respeito aos acidentes envolvendo bicicletas.

Eles costumam promover dois tipos de passeio no CF: o guiamento de cicloturistas por todo o Caminho (Águas da Prata/SP à Aparecida/SP) e o passeio em pequenos circuitos, que utilizam trechos do CF.

Percebemos que os cicloturistas, que organizam passeios de bicicleta, estão empolgados em promover o uso da bicicleta. Eles organizam os eventos, evocando um espírito de solidariedade, alegria, prazer e compartilhamento prazeroso na alimentação em grupo; isto é, elementos que constituem elos afetivos no relacionamento com os cicloturistas; emoções que unem os grupos entorno do cicloturismo.

As emoções são preexistentes em relação à linguagem falada e dominam as ações para que possamos nos mover (Maturana; Zöller, 2004). Nesse contexto, emocionar-se é legitimizar a convivência e criar as condições necessárias para o incentivo em percorrer um caminho, que apresenta muitas dificuldades técnicas para se pedalar, mas, ao mesmo tempo, possui conexão com a natureza.

5 CICLOTURISTAS E RELAÇÕES COM A NATUREZA

5.1 Geograficidade no CF: espaço, lugar e paisagem

Saídas e Bandeiras
(Milton Nascimento)

O que vocês diriam dessa coisa
Que não dá mais pé?
O que vocês fariam pra sair desta maré?
O que era sonho vira terra
Quem vai ser o primeiro a me responder?

Sair desta cidade ter a vida onde ela é
Subir novas montanhas diamantes procurar
No fim da estrada e da poeira
Um rio com seus frutos me alimentar.

Os cicloturistas no CF estabelecem uma infinidade de relações junto à natureza, que se expressam no ato de andar de bicicleta em um lugar predominantemente montanhoso. Essas relações acontecem durante as cicloviagens e possibilitam despertar relações sensíveis com a terra, experimentadas a partir de uma geograficidade, ou seja, um termo, que foi utilizado por Eric Dardel, segundo Marandola Jr (2014), para dar significado a uma característica de existência a partir de uma realidade geográfica.

A geograficidade reivindica a “nossa presença e intencionalidade” (Marandola Júnior, 2014a, p. 75). A presença dos cicloturistas e os motivos em percorrer o CF (lazer, fé, esporte, turismo e aventura) se relacionam com as diversas superfícies montanhosas, afetando a forma como cada cicloturista a sente. A inclinação das montanhas, a porosidade dos solos, os desbarrancamentos das estradas, os trechos de trilhas, as imperfeições da terra, ou seja, a vida que cada solo possui afeta diretamente não somente a técnica de pedalar e o esforço físico, mas também a mente dos cicloturistas e os sentimentos do coração.

A montanha ou a planície, o oceano ou a selva, constituem o espaço geográfico, não um espaço qualquer, mas um espaço diferenciado, onde os lugares têm nome e possuem singularidades, que são demarcadas pelos homens (Dardel, 2011). No CF, uma montanha se chama Porteira do Céu; a outra, acolá, Serra do Caçador; mais adiante ainda, Serra dos Lima, Serra da Luminosa...

No senso comum, todos nós entendemos mais ou menos os significados de espaço e de lugar. O lugar, ensina Tuan (1983), pode ser a segurança, assim como o espaço, a liberdade.

Todos queremos estar seguros andando de bicicleta, porém, também, queremos estar em liberdade. Esses são sentimentos muito presentes e vivenciados pelos cicloturistas. Não há cicloturista que não deseje sair para conhecer o CF e que não pense em retornar em segurança ao que entende como lar. O lar, inclusive, não é somente a casa, mas pode ser identificado como algo maior, como um município. O cicloturista Ricardo José, por exemplo, foi além da casa enquanto espaço privado e incluiu o município no rol da privacidade do lar. Ao ser questionado em qual local ficou hospedado ao longo de sua ciclovagem, assim se expressou: “Oh, o primeiro dia a gente ficou em casa mesmo, né, devido à cidade [Borda da Mata/MG] que... que é nosso lar” (José, 2021).

Enquanto o CF é o espaço a ser percorrido em liberdade, a zona urbana dos municípios são os lugares de acolhimento, segurança e, por que não, do lar. Os cicloturistas pensam o CF e programam-se para percorrê-lo calculando quilômetros, procurando estarem preparados para as intempéries do clima e as adversidades do Caminho, fantasiam como será a ciclovagem, atribuem significados a ela e procuram organizar o deslocamento do corpo e da máquina – o artefato, a bicicleta – através do espaço, tendo a segurança do lar como um *a priori* de retaguarda. Cada município do CF, cada pousada, é um novo lar para o cicloturista, que chega cansado de sua jornada e que precisa de abrigo e acolhimento.

O acolhimento pode ser onde nos sentimos bem. Uma dona de pousada, em Campos do Jordão/SP, contou-nos um caso de uma cicloturista, que teve uma crise de choro ao chegar em seu estabelecimento. Segundo ela, a cicloturista esclareceu que chorava, porque se sentia segura na pousada, dizendo que havia acabado de atravessar a Serra da Luminosa em meio a uma floresta sombria. A floresta, para ela, era sombria; o lar, a pousada que a acolheu.

Para Tuan (1983), na experiência, espaço e lugar se confundem, sendo o espaço abstrato, enquanto o lugar é menos abstrato, porém ambos caminham juntos. O cicloturista, ao percorrer o CF, o faz através de um trajeto, um espaço delimitado com começo, meio e fim. Nesse grande espaço, existem diversos lugares, que são delimitados pelos cicloturistas por possuírem valores simbólicos atribuídos a eles. Dentre esses lugares, as montanhas do CF apareceram em nossas entrevistas como os elementos naturais mais significativos da ciclovagem.

Um lugar pode ser conhecido conceitual ou intimamente. Conceitualmente é uma construção científica; importante, sem sombra de dúvidas. Intimamente, é possível conhecê-lo subindo em uma bicicleta e indo em direção a ele. Calvelli (2006), por exemplo, estudou a peregrinação no CF sob a perspectiva da religião, do consumo e do turismo. Para isso, a autora percorreu alguns trechos a pé e participou de um grupo virtual com alguns peregrinos por ela

pesquisados. Gonçalves (2003), por outro lado, percorreu a pé todo o ramal principal, quando de sua inauguração, em 2003, entre Águas da Prata/SP e Aparecida/SP.

Os dois relatos, embora tenham objetivos diferentes, ao descreverem o espaço, apresentam uma dificuldade em expressá-lo através dos sentidos. Calvelli (2006), por exemplo, descreve a paisagem através do relato de pessoas, que percorreram o Caminho. Ela faz um itinerário conciso sobre o percurso e demonstra que a paisagem, para os peregrinos movidos pela fé, simboliza a presença de Deus, perspectiva comum em pesquisas sobre o CF, que o abordam a partir do ponto de vista da fé. Já, Gonçalves (2003), em uma perspectiva menos sacralizada, diz que as paisagens do caminho são bonitas, belas e lindas. Alguns cicloturistas de nossa pesquisa, por sua vez, também afetados predominantemente pelo sentido da visão, associam o espaço do Caminho ao sagrado, ao passo que outros o entendem como excelente para experimentarem a velocidade, treinarem com a bicicleta para competições esportivas, encontrarem pessoas, pensarem sobre a vida, contemplarem; enfim, experimentarem momentos de lazer.

O espaço geográfico do CF é complexo, dinâmico, simbólico, concreto e material, mas, sobretudo, ele dificulta o ato de pedalar, sendo um desafio para todos os cicloturistas, uma vez que se trata de um espaço, antes de tudo, predominantemente montanhoso. Há uma brincadeira entre os cicloturistas, uma frase, uma mentira de incentivo, que se conta quando um colega de pedal que está cansado e não aguenta mais pedalar por entre montanhas, que é a seguinte: “Estamos perto, é logo ali; esta é a última montanha, o restante é mais suave!”

Pergunta Dardel (2011, p. 8): uma “região montanhosa não é, antes de tudo, uma região que obstrui a circulação dos homens?” Pois o CF é um destes espaços montanhosos, que obstrui a circulação dos homens, principalmente para os cicloturistas, que se propõem a enfrentar as montanhas com suas bicicletas. Pedalar uma *MTb* nas montanhas para se relacionar com o espaço e os lugares do CF exige algumas considerações em relação à bicicleta e à posição corporal do cicloturista em cima dela. A *MTb*, como já vimos, é robusta, exigindo equilíbrio e habilidade para a pilotagem. O cicloturista, por sua vez, pedala com o corpo levemente curvado para baixo, olhando fixamente para frente e para o chão. A sua visão, então, é periférica em relação aos lados. A retaguarda, como não costumam utilizar espelho no guidom e nem no capacete, fica restrita à audição. Há uma tensão nessa forma de pedalar, que está presente o tempo todo durante a ciclovagem, pois há um risco, que não deve ser desprezado: a possibilidade de acidentes.

Muitos locais do CF apresentam ribanceiras, que podem levar a sérios acidentes. Além disso, pedala-se por estradas de terra, com o movimento de pessoas e veículos, e presença de animais e insetos do mundo selvagem. O risco é um componente da cicloviação e o estado de alerta é constante. Não se pedala totalmente desperto e sossegado. A tensão faz parte do ato pedalar.

Bicicleta, cicloturista e tensão interferem na percepção do espaço, porque, quando estamos pedalando na montanha, é muito difícil olhar para os lados para contemplar. A visão, o olfato, o tato, o paladar e a audição, durante uma cicloviação, geralmente, ficam concentrados na pilotagem.

Segundo Tuan (1983, p. 30), refletindo sobre a constituição do espaço das crianças e comparando-o com o espaço dos homens, diz: os “homens vivem no chão e veem as árvores e casas de lado. Eles não veem de cima, a não ser que escalem uma montanha alta ou viagem de avião”. Assim, também, é a visão dos cicloturistas, que enxergam de lado, com a visão periférica. Geralmente, olham para a frente e olham para baixo. A percepção do espaço, então, é afetada no ato de pedalar. Por outro lado, outros sentidos dos cicloturistas se aguçam, como a audição, o tato, o cheiro, a respiração, o gosto em experimentar os espaços e a vertigem do equilíbrio dos lugares, que provocam várias sensações. O espaço, então, se alarga para além da visão e permite sensações e experiências sensíveis.

Tuan (1983, p. 7) aponta que há uma dificuldade nos seres humanos em “expressar o que conhece através dos sentidos do tato, paladar, olfato, audição, e até pela visão”. A dificuldade de expressar os sentimentos no mundo contemporâneo parece ser um grande tabu. Os corpos parecem que vivem afastados e a pandemia de COVID-19 parece que agravou ainda mais esta realidade. O mundo está cada vez mais virtual. Mesmo no cicloturismo em grupo, os corpos pedalam sozinhos em suas bicicletas, dando grande autonomia para o condutor. Quando indagamos, instigamos, provocamos, no bom sentido, os cicloturistas em relação aos seus sentimentos sobre o pedalar no CF, percebemos que, muitas vezes, para se referirem ao que estavam sentindo, utilizavam como recurso de comunicação a beleza das paisagens.

As paisagens são encontros pessoais (Besse, 2014) e o acontecimento do encontro entre o homem e o mundo que o cerca é configurado pela experiência, sendo esta uma exposição ao real. No cicloturismo, essa possibilidade da experiência envolve o cicloturista, o ambiente natural e a bicicleta, e o despertar do estar-no-mundo parece ganhar significados, que fazem com que o cicloturista sinta-se fazendo parte do mundo. Assim, quando o corpo se cansa, por exemplo, conhecendo os seus limites físicos, ele parece se tornar disponível ao mundo.

Disponível ao mundo ou estar-no-mundo indica um sentimento para com um espaço qualificado, que afeta concretamente o homem (Dardel, 2015). Não se trata de teoria ou simples retórica. Já tivemos oportunidade de observar várias vezes no CF este estar-no-mundo. Já presenciamos cicloturistas, que, por exemplo, ao atingirem com muita dificuldade e esforço físico a Porteira do Céu, entraram em êxtase com a beleza do lugar e se derramaram em lágrimas de tanta emoção. Esse é um exemplo de despertar-no-mundo, entre tantos outros, que são possibilitados no CF. Para alguns cicloturistas, isso é Deus; para outros, é destreza, força de vontade, superação e exercício físico; e, para outros, ainda, pode ser geograficidade e amor pelo planeta.

A paisagem, acreditamos, não se dá em um local qualquer, mas em um território delimitado. Sendo assim, podemos dizer que os territórios são formadores de paisagens e estas, por sua vez, são compostas por lugares e espaços. No mundo contemporâneo, os territórios são experimentados simultaneamente de infinitas formas, surgindo o sentimento de topofilia, um sentimento de amor pela terra. Os cicloturistas possuem diversos níveis de interpretação das paisagens tanto subjetiva quanto objetivamente. Isso irá determinar a experiência na percepção da paisagem, que se vive. E eles se impregnam de paisagens ao longo do Caminho.

Alguns cicloturistas, por exemplo, ao subirem e descerem montanhas, podem experimentar um sentimento de topofilia, mas, também, podem ter horror a elas; ou seja, experimentar um sentimento de repulsa, de topofobia. As “[...] paisagens ganham visibilidades insólitas resguardando diferentes sentidos, experienciados sempre pela simultaneidade dos sentimentos *topofílicos* e *topofóbicos*” (Guimarães, 2002, p. 140).

Segundo Tuan (1980, p. 130), “as pessoas sonham com lugares ideais”, pois o imaginário do lugar ideal é inerente aos humanos. Mas, o ideal, talvez, seja uma circunstância de espaço e tempo na construção da cultura dos povos. O homem – e aqui a nossa preocupação se volta para o cicloturismo – precisa ser compreendido em suas condições de existência. O CF é uma possibilidade de experimentação da existência, sendo a topofilia e a topofobia faces de uma mesma moeda e as montanhas, espaços privilegiados para essa experimentação.

Muitos cicloturistas destacam sentimentos de afeição, que possuem em relação ao CF, mas as montanhas são os locais em que esse sentimento aparece com maior frequência, conforme relatado nas entrevistas e conversas com cicloturistas, e percebido, inúmeras vezes, ao longo das observações do trabalho de campo.

A partir de Tuan (1980, p. 107), entendemos que a afeição e os laços afetivos são

aqueles sentimentos em que os seres humanos despertam pelos lugares ou pelo meio ambiente como um todo, como “veículo de acontecimentos emocionalmente fortes” e simbolicamente perceptíveis. Tuan (1980, p. 107), citando Eurípedes, afirma que “a ordem de prioridades da afeição humana é provavelmente amplamente compartilhada por todos os homens”.

A afeição é um sentimento de reconhecimento e aproximação com a natureza, enquanto o laço afetivo é o sentimento, que vai além do reconhecimento e aproximação, estabelecendo uma relação mais íntima, de proximidade com a natureza através de lugares significativos, como, por exemplo, as montanhas. A afetividade dos cicloturistas com as montanhas foi destacada pelo cicloturista Alexandro Passos da Costa (2021). Ao ser questionado sobre quais os lugares destacaria no CF como aqueles, que mais lhe chamavam a atenção e porquê, ele pontuou as subidas Pico do Gavião (1.634 m), a Serra dos Limas (1.740 m), a Porteira do Céu (1.188 m), a Serra do Caçador (1.400 m) e a Serra da Luminosa (1.725 m) bem como a descida Pantâneo dos Teodoro (1.300 m). Segundo ele, são lugares onde se sente como pertencentes a eles.

Outro exemplo de laços de afetividade de cicloturistas com as montanhas foi observado junto a um grupo de 25 cicloturistas na Serra do Caçador (1.400 m). À medida que chegavam ao topo da montanha, as reações foram diversas, como explosão de choro, risos e gritos. Quase imediatamente a essas reações, eles pegavam os telefones celulares para registrar o momento e o ambiente natural com fotografias, com fotos de si mesmos (*selfs*), parecendo, como mostra Tuan (1980), provar, para si mesmos, e para as outras pessoas que estavam naquele lugar; quer dizer, que pertenciam a ele e que tinham laços afetivos. Para os cicloturistas, provavelmente, o prazer estético proporcionado pelo ambiente natural e a visão da natureza podem variar em intensidade e nas formas como se estabelecem e acontecem, porém são bem reais e demonstram uma aproximação do homem com a natureza. Segundo Tuan (1980, não é o turismo, neste caso, o cicloturismo, o que une o homem à natureza. Antes, são os *insights* de realidade, que, às vezes, são experimentados como beleza.

As montanhas consistem daqueles objetos da natureza, que propiciam sensações físicas verdadeiras, e a “verdade” no cicloturismo é que não se engana as montanhas! De acordo com Tuan (1980), nas primeiras etapas da história do homem, a montanha foi vista com assombro, como um lugar da morada dos deuses e o local de contato entre o céu e a terra. No século XVIII, as montanhas eram vistas como insolentes e rudes; no século XIX, romanticamente esplêndidas e arrebatadoras da alma; e no século XX, tinham um poder de cura devido ao ar puro. O cicloturismo por entre montanhas no CF parece carregar ao mesmo tempo todas essas

características: indolência, rudeza, esplendor, ar puro e o contato entre o céu e a terra.

5.2 Os sentidos corporais

Várias sensações corporais são experimentadas na prática do cicloturismo ao longo do CF. Os sentidos são como extensões do corpo, “que é a própria geografia sensória que se desenha a partir de uma dada corporeidade, fundamento da experiência do mundo” (Gratão; Marandola Júnior, 2011, p. 62).

Cada cicloturista cria vínculos de afeto com o CF, podendo ser uma capela, um casarão ou uma plantação de café, e transforma o espaço chamado Caminho em um lugar com características próprias, em que se estabelecem relações de aguçamento dos sentidos. Assim, o lugar envolve cheiro, visão, audição, tato e gosto, que invocam memórias, as quais se apresentam em diversos momentos. A bicicleta permite que o vento no rosto seja uma das expressões dos sentidos das mais aguçadas para os cicloturistas, pois o vento, além de passar pelo corpo, adentra as narinas e carrega o cheiro.

O cicloturista Rafael Araújo (2020), refletindo sobre a pergunta sobre quais as imagens, lugares ou paisagens lhe chamaram mais atenção, assim se expressou: “Ah, Andradas [MG], muito café!” Pedalando ao lado de Rafael, ele refletiu várias vezes sobre o cheiro do café. Como era bom poder pedalar próximo a um cafezal. Para ele, era uma dupla sensação: estar em uma região de montanha e em meio a um cafezal.

Os cheiros permitem experimentar sensações, que, em determinados momentos do pedal, parecem estabelecer um elo de pertencimento do homem junto à terra. Não tem brasileiro que não tenha uma memória do cheiro do café; porém, coado (Liberatti; Silva, 2019). O café é arraigado em nossa cultura. Trata-se de um líquido nacional (Martins, 2017). Apesar de quase todos nós já termos sentido o cheiro do café coado, poucos conhecem a formação dos galhos, o quanto produz em pó, mas, principalmente, qual é o cheiro do cafezal. Como descrever o cheiro de um cafezal? Para isso, pedimos licença, em um parágrafo, para conhecermos um pouco sobre um pé de café e tentarmos descrever a sensação do cheiro. que o cicloturista se encantou.

Segundo Torres *et al.* (2000), o café é uma planta de clima tropical úmido, de altitude e que gosta de temperaturas amenas e chuva acima de 1.200 mm. A altura de um pé de café varia entre dois e quatro metros. Os primeiros frutos aparecem após os três anos de ter sido plantado. Um pé produz, em média, 2,5 kg de frutos, popularmente conhecidos no Sul de Minas como

cerejas. Os 2,5 kg de cerejas geram 0,5 kg de café verde, o que corresponde a cerca de 0,4 kg de café torrado: “Cada galho lembra um *bouquet* branco com cheiro de jasmim. As flores desabrocham numa só manhã, agrupadas em um pequeno feixe. Brancas e perfumadas [...]” (Torres *et al*, 2000, p. 4).

O cheiro do cafezal envolve uma mistura de cheiros: jasmim, terra, ervas daninhas e folhas de feijão (algumas culturas, como o feijão, são plantadas no meio dos pés de café) entre tantos outros odores. Ele traz uma experiência geográfica da cultura humana, que se expressa na geograficidade, ou seja, em um significado e em uma expressão do envolvimento do homem com o ambiente. O cafezal não cheira café coado; cheira a uma espécie de mistura de folhas verdes com terra. Já o café disposto no terreiro para secar exala um cheiro de fruta esquentada pelo Sol. Por fim, o café torrado aguça, ainda mais, a imaginação, pois é um cheiro de café, que quase todos nós já sentimos alguma vez. A conclusão é que uma fruta como o café possui vários cheiros ao longo de sua vida.

Segundo Gratão (2009), o sabor na geografia é uma experiência da paisagem, que é sensação, gosto, cor e cheiro. Gosto e cheiro são imaginação e memória, que nos levam a outros lugares, podendo ser agradáveis ou não, mas, sempre, em experiências vividas.

As percepções e sensações em relação ao CF podem ser despertadas em espaços ou ambientes físicos, que transformamos em lugares com os quais nos identificamos. O lugar é algo que está intrinsecamente relacionado “ao sentido que damos ao mundo vivido, a partir das relações que nele construímos” (Virgens, 2021, p. 2). Outras plantações de café ao longo do CF, evidentemente, possuem cheiros. Entretanto, para um cicloturista, a experiência em pedalar junto a uma plantação faz com que ele seja invadido não somente pela estética das folhas de um cafezal em uma profusão de cores, mas também atravessado por cheiros que nos permitem viver a humanidade.

Viver a humanidade ou experimentá-la olfativamente implica em educar-se, em cultivar a experiência, a memória e os discursos, a fim de que a percepção compreenda o mundo e a comunicação entre os homens (Pitte, 1998). O cheiro está relacionado ao ambiente físico e é uma interface entre fisiologia e psicologia, cultura e linguística; ou seja, tem uma geografia (Kozel, 2012).

O cheiro está presente em todos os espaços. Independentemente da vontade humana, ele pode caracterizar e determinar os lugares. Descrever cheiros é uma das tarefas mais difíceis. Pitte (1998) nos dá algumas pistas e sugere o termo paisagens olfativas, paisagens que construímos a partir dos odores, que, embora geralmente seja interpretado no senso comum

como algo ruim, fedorento, é um substantivo masculino, que significa o oposto a mal cheiro. É uma “emanação volátil dos corpos que pode ser percebida pelo olfato; cheiro; cheiro suave e agradável; aroma; perfume, fragrância, olor” (Houaiss, 2022).

Os cheiros, odores em geral, como pontuado pela percepção sensível do cicloturista Rafael Araújo, estão presentes ao longo de todo o CF. Mesmo que quiséssemos enumerá-los nesta tese, seria impossível, pois são quase infinitos. Mesmo assim, arriscamo-nos a ressaltar pontuar que alguns cheiros estão mais presentes no Caminho do cicloturista do que outros, como o cheiro das perfumadas praças e jardins dos pequenos municípios do Caminho, o cheiro dos fogões à lenha das casas de roça e, principalmente, os cheiros agradáveis e desagradáveis do alto das montanhas, trazidos pelas rajadas de vento.

Os pequenos municípios mineiros do CF, ainda, conservam as praças centrais como espaços para encontros religiosos, sociais e de lazer. Via de regra, elas estão localizadas em frente à igreja matriz, algumas possuem chafariz e outras contam com coreto musical. Boa parte dos municípios, ainda, preserva e cuida dos seus jardins, como uma marca de civilização, que possui belas flores como um testemunho de esperança da humanidade. Geralmente, nas praças, estão localizados os hotéis e as pousadas. Foi justamente em uma das praças, em Andradas/MG, que observamos, pela janela do quarto do hotel, nas primeiras horas da manhã, um grupo de cicloturistas fazendo alongamento antes de iniciarem o pedal. Imediatamente, descemos para interagir. A conversa entre o grupo girava em torno do cheiro da praça e das comparações de cheiros entre o lugar de origem deles e aquele lugar. Um dos cicloturistas, líder do grupo, ao conduzir o alongamento dos demais colegas, assim se referiu à praça em tom de brincadeira: “Gente, vamos aproveitar o ar puro daqui [da praça] e este perfume para alongar... Logo, vamos voltar para [a cidade de] São Paulo!” O que este cicloturista fez foi comparar uma geografia do cheiro.

A geografia do cheiro pode ser entendida como uma paisagem olfativa, que revela o papel que o odor representa na diferenciação e constituição dos territórios. O cheiro, então, pode revelar várias escalas espaciais. O cheiro da zona urbana de São Paulo/SP, do gás carbônico, do fétido dos rios abandonados, dos lixões, enfim, do descaso humano, em oposição ao cheiro de jasmim, das flores... O aroma, a essência e o ar puro associados ao belo, ao prazer, à saúde e ao que é bom. O ar poluente associado ao caos, ao que é feio e à falta de prazer.

Pitte (1998), referindo-se às cidades industriais europeias, acentua que a burguesia empresarial, no passado, construiu as suas casas em residências distantes da indústria poluente, enquanto os trabalhadores foram obrigados a morar próximo a elas. O cheiro é fator de distinção

social: os burgueses moravam longe da poluição, ao passo que os trabalhadores pobres moravam, praticamente, junto a ela.

Mas, talvez, um dos comportamentos, que revela maior intimidade e expressão com o cheiro, seja o ato de cozinhar, o que, também, acontece em meio a uma ciclovagem no CF. Entrevistando o cicloturista Fabiano dos Santos, este narrou, entusiasmadamente, um episódio ocorrido na Serra da Luminosa, em Brazópolis/MG. Ao ter a gancheira⁸⁶ de sua bicicleta quebrada, Fabiano foi socorrido por um dono de pousada no meio da serra. Não tendo como continuar a ciclovagem naquele dia, hospedou-se por lá mesmo. Fabiano, então, ajudou o dono da pousada a cozinhar e nos deu o seguinte depoimento:

Enfim: aí a gente subiu ... Tomei um banho lá na pousada dele, eu ajudei ele a cozinhar. [...] Isso eu não vou esquecer: seu Dito e a Dona Cida. Ajudei ele a cozinhar pro pessoal que tava lá. No outro dia, quando amanheceu, ah ... ele ... foi comigo até a cidade, me colocou no carro, eu desmontei a gancheira, nós fomos até lá na na cidade próxima ali ... que é? (Santos, 2021)

Notamos que, por duas vezes, Fabiano destaca que ajudou o seu Dito a cozinhar. O que isso significa? Significa que cozinhar para o outro estabelece, pelo menos, duas funções nesse caso: a primeira é um sinal de agradecimento ao socorro obtido e a segunda é a intimidade em poder manipular a cozinha de outro ser humano, os seus mantimentos, os seus objetos e, sobretudo, compartilhar dos mesmos cheiros. Se pensarmos bem, ainda mais que o episódio se deu em um momento de pandemia, o grau de intimidade revelado é muito elevado, pois compartilha-se respirar o ar com os mesmos cheiros, juntos, arriscando-se até a uma contaminação por COVID-19, por exemplo.

A cozinha, no CF, é um desses locais, que está presente como um grau de generosidade e agregação entre as pessoas. Algumas pousadas familiares recebem o cicloturista na cozinha com fogão à lenha, típica cozinha mineira, em que o fogão, geralmente, é feito da junção do barro misturado ao cimento queimado com o popular vermelhão, um tipo de pó, que, se misturado à massa para a confecção do fogão, o deixa com uma aparência muito bonita e lustrosa.

O cheiro do fogão à lenha remete à ideia de que os odores engendram a imaginação, que dá sentido às atividades humanas. Em outras palavras, o cheiro atiza a memória olfativa. O

⁸⁶ Gancheira é uma estrutura em formato de forquilha, em que o eixo da roda de trás da bicicleta vai fixada nela. Muito sensível, a gancheira deve ser preservada em sua estrutura; caso contrário, a roda pode se soltar.

fogão à lenha, frequentemente mais presente na zona rural do CF, exala a lenha queimada, a queima da panela de ferro, da panela de barro, da linguiça pendurada em uma simples madeira acima do fogão para defumar-se.

Se a distância pode ser perto ou longe como uma medida abstrata, o cheiro pode contar muito sobre a espacialidade. Ele é capaz de preencher os cômodos da imaginação humana.

De acordo com Le Breton (2007), o mar, a montanha, o deserto e a flores são vias de reconquista do homem, que conta com recursos físicos e morais, exercendo as suas escolhas. A partir delas, o homem se encanta com a sua existência, guardando sensações, emoções e forjando a sua mitologia pessoal. Os cheiros exalados das montanhas, como de terra, das plantações, dos currais, dos galinheiros, da vegetação de altitude (araucárias etc.), da água, do vento, possibilitam uma escolha pessoal do cicloturista, que se coloca em um mundo mitologicamente criado por ele, em um sobe e desce de montanhas do CF experimentadas pela força física e moral, porém sempre experimentado novas sensações. Talvez, por isso, muitos cicloturistas considerem que o Caminho é mágico.

No cicloturismo, no CF os cheiros têm ritmo e ocorrem quando se sobe e desce uma montanha. Na subida, ele é compassado, lento e respirado com força para dentro e exalado com força para fora; por vezes, o cheiro dá sinal de tontura e de desequilíbrio. Na descida, ele ganha velocidade e invade o nariz sem esforço, acelerando-se instintivamente. O cicloturista Rafael Araújo, por exemplo, nos disse que o cheiro da subida e da descida são diferentes, que era como se o nariz fosse um receptor de equilíbrio, tontura e prazer.

O cheiro da montanha demarca o lugar e dá sentido ao território; ainda, estabelece a ideia da bicicleta, entre o risco e a segurança, como um sinônimo de liberdade, de conquista do mundo. Os “riscos assumidos e a exposição pessoal deliberada em circunstâncias difíceis são uma maneira de intensificar o sentimento de existir” (Le Breton, 2007, p. 10). O sentimento de existir, então, pode ser interpretado como a conquista do cheiro do vento da montanha no ato de pedalar. Muito provavelmente, em função da trágica pandemia que enfrentamos no Brasil, nunca o cheiro do vento nas montanhas do CF foi tão significativo no ano de 2020. Durante a nossa segunda cicloviagem, uma cicloturista isolada de seu grupo de pedal, no alto da Porteira do Céu, abriu os braços e respirou profundamente. Provocativamente, gritei em voz alto para ela o que sentia? Ela, assim, respondeu: “O cheio do ar puro da não contaminação”.

A existência individual, explica Le Breton (2007, p. 10), está entre o risco e a garantia, a segurança e a vulnerabilidade, entre os atalhos e os caminhos traçados: “É justamente porque nada é garantido que o gosto de viver acompanha a relação do homem com o mundo”. O

arriscar-se na descida de uma montanha, em alta velocidade com a bicicleta, enfrentando o equilíbrio do atalho, que se procura nas irregularidades do solo, é o que pode levar o cicloturista, através do cheiro cortante do ar frio, perceber a relação com o mundo.

Além dos cheiros, os cicloturistas atribuem diversos significados para as montanhas no CF, tais como lugares para louvar o sagrado, realizar exercícios, aproveitar os momentos de lazer. Ou seja, às montanhas é associado um conhecimento íntimo no ato de pedalar. Indistintamente, todos os cicloturistas, que entrevistamos, pontuaram as montanhas como locais belos e de dificuldades para o pedal. O espaço, o CF entendido como uma unidade abstrata, ganha relevância de lugar a partir das montanhas e os cicloturistas se identificam a partir delas.

O espaço, vale lembrarmos como ensina Tuan (1980), quando intimamente reconhecido pelos indivíduos, recebem valores e significados, tornando-se lugares como se fôssemos próximos a eles, como um parente. São nos lugares que os indivíduos – os cicloturistas – criam identidade e passam a se sentir pertencentes a ele, construindo laços afetivos.

Os cicloturistas parecem ter um carinho especial por determinadas montanhas, como a Porteira do Céu, a Serra do Caçador e outras, como se fossem alguns daqueles lugares, que, de alguma maneira, qualificam aspectos dos próprios cicloturistas em relação a eles e aos colegas de pedal, como força, destreza, prestígio pessoal, enfim, sentimentos generalizados, que são comentados repetidamente por quase todos os cicloturistas, que entrevistamos e observamos.

Mas, o que qualifica determinadas montanhas em detrimento de outras? Por que alguns cicloturistas citaram algumas montanhas, e não outras?

Ao longo do CF, por praticamente todo o percurso, as montanhas se apresentam para os cicloturistas com diversas possibilidades de apropriação, porém quatro foram mais observadas: orar, contemplar, passear em silêncio e ficar quase cego em meio à neblina. A partir dessas referências, podemos dizer que as montanhas do CF, para fim de exemplo de estudo, podem ser classificadas em: a) sagradas: Porteira do Céu e Serra do Caçador; b) contemplativas: Serra dos Lima e Serra da Luminosa; c) disponíveis para o silêncio: Parque Estadual Campos do Jordão; e d) cegas: descida das Pedrinhas em Campos do Jordão/SP.

Evidentemente que essa divisão que propomos não é rígida e determinista. Afinal, toda montanha pode ser sagrada, contemplativa e disponível para o silêncio entre diversas funções. Apenas, destacamos as principais simbologias que essas montanhas possuem para os cicloturistas bem como os significados atribuídos a esses lugares.

A montanha Porteira do Céu (1.188m.), um marco divisório entre os municípios de Borda da Mata/MG e Tocos do Moji/MG, e a Serra do Caçador (1.200m.), entre Estiva/MG e

Paraisópolis/MG, desde a inauguração do CF, são muito valorizadas simbolicamente pelos cicloturistas devido às dificuldades em se pedalar nelas. Assim, formou-se, em torno delas, uma mística de superação e destreza em relação ao esforço físico, que se faz com a bicicleta. Além disso, elas começaram a ser cultuadas como locais sagrados.

Na Porteira do Céu, por exemplo, foi construída uma capela com o formato de Nossa Senhora Aparecida e, no Caçador, como é conhecida essa serra entre os cicloturistas, uma capela dedicada à Santa Rita de Cássia, com infraestrutura com banheiro e ducha externa.

Desde que as capelas começaram a funcionar, o hábito de colocar pequenas fitas coloridas com mensagens religiosas nas cercas de arame farpado no entorno das capelas se estabeleceu bem como tornou-se um atrativo turístico religioso. As montanhas, então, principalmente junto aos bicigrinos e aos ciclromeiros, se tornaram lugares sagrados e o conjunto da paisagem que as compõe remete a uma religiosidade popular, que valoriza aquele lugar como uma rota mística para aqueles que a qualificam dessa forma.

As fitinhas coloridas com mensagens religiosas, a capela como espaço de oração, a altitude que eleva o homem próximo ao céu, a serenidade de um local, ou seja, a ideia de plenitude do espaço sacro construiu uma mística desses espaços. Observamos, portanto, que essas montanhas, que designamos como exemplos de montanhas sagradas, respondem a uma geografia, que permite ascender à alma, a uma ideia de vocação de pureza e elevação espiritual. Enquanto as ondas do mar balançam e sacodem o barco desestabilizando e descentralizando o ser, as montanhas estabilizam o mundo e passam a ideia de serenidade. Elas são poderosas formações geográficas, que eternizam o momento e possibilitam aos cicloturistas a oportunidade de reflexão interior (paz, calma, autoconhecimento etc.). As montanhas parecem levar os cicloturistas a uma verdade interior de existência.

Os bicigrinos e os ciclromeiros sentem-se muito afetados por essas montanhas em função da própria religiosidade e por estarem cercados de símbolos religiosos, presença constante ao longo do CF. Mas, o que percebemos é que a questão é mais profunda. Ou seja, ela remete a uma ideia dos primórdios da humanidade, quando se acreditava que os deuses ocupavam as montanhas (Tuan, 1980). A Terra, afirma Dardel (2011, p. 43), “é, por excelência, para o homem, como destino, a *circunstância* (*circumstare*), aquilo que se ergue à sua volta e mantém sua presença como engajamento do Ser”.

Uma circunstância para ascender a essas montanhas é o desafio das subidas e os sentimentos interiores, que parecem ir na direção de que o ser humano passa a conhecer os seus limites físicos e psicológicos em relação ao ambiente. A geograficidade, então, implica em um

mundo vivido, “o mundo ambiente da existência cotidiana dos homens” (Besse, 2011, p. 114), ao mesmo tempo que liberta, joga na face do cicloturista que ele é demasiadamente humano e, portanto, possui limites. Muitos cicloturistas, ao chegarem ao topo dessas montanhas, seja pedalando, seja empurrando a bicicleta, extrapolam os seus mais íntimos sentimentos com gritos e pulos. Ainda, cabe ressaltarmos que muitas capelas já são encontradas no CF. Todavia, continua a construção de outras, sendo o topo das montanhas o lugar escolhido.

Enquanto algumas montanhas se destacam por características, que remetem ao sagrado, outras se destacam pela contemplação. A Serra dos Lima (1.221 m), por exemplo, entre os municípios de Andradas/SP e Ouro Fino/MG, e a Serra da Luminosa (1.822 m), entre os municípios de Paraisópolis/MG e Campos do Jordão/SP, são, talvez, os piores trechos do CF para serem atravessados de bicicleta, sobretudo a Luminosa, como é chamada pelos cicloturistas, uma travessia de 8 km de subida sem trégua. Todas as montanhas podem ser contemplativas. Entretanto, essas duas impressionam pela altitude e, ao mesmo tempo, pela visão, que permitem e parecem evocar.

A Serra dos Lima possui um mirante para a observação de um vale, ao passo que a Luminosa desafia o olhar em relação a um vale e a um paredão de pedra medindo, aproximadamente, entre 150 e 200 m. Um colosso rochoso, que encara o cicloturista de frente, como se dissesse: “Eu sou maior do que você”, intimidando os mais experientes.

Essas montanhas são muito íngremes para serem conquistadas, muito mais do que a Porteira do Céu e a Serra do Caçador. Elas demandam muito esforço no pedal e determinação. Alguns cicloturistas, como presenciamos mais de uma vez, simplesmente voltam para trás, desistindo de tentar subi-las e retornando com o firme propósito de contorná-las e seguir de bicicleta pela rodovia. Outros, ainda, simplesmente, desistem e recorrem ao carro de apoio.

A Serra dos Lima foi asfaltada por volta de 2020. Para muitos cicloturistas, devido a isso, perdeu o que chamam da essência do CF; ou seja, a estrada de terra. Porém, o Caminho não é exclusividade dos cicloturistas. Existem muitos proprietários de sítios e fazendeiros, que utilizam a serra para escoar a produção agropecuária, além dos outros caminhantes do Caminho. Sendo assim, é compreensível que a Serra dos Lima tenha sido asfaltada. O asfalto trouxe o tráfego de veículos e, portanto, esse trecho é perigoso, sobretudo, porque não há acostamento; mal cabem dois automóveis na rodovia e o fluxo de camionetes e caminhões é constante. Sente-se, ali, o cheiro de borracha queimada dos pneus juntamente com o som do zunir dos freios.

No meio da subida da Serra dos Lima, encontra-se um mirante, que dá de frente para um vale aberto, local de parada para todos que estão no CF bem como os cicloturistas. A visão

da imensidão do vale e do espaço aberto mexe com os sentimentos dos cicloturistas, que ficam admirando a beleza do lugar e, silenciosamente, refletindo. O vale transmite sensações incríveis, como pontuou um cicloturista, que vinha de uma região litorânea. Segundo ele, a visão do vale era uma profusão de objetos, plantações e relevo, que revelavam uma agitação interna, com o coração batendo mais forte em uma emoção indescritível.

Como humanos, respondemos ao mundo através dos sentidos. Entre eles, a visão é a que estamos mais conscientemente acostumados: “A visão humana, como a de outros primatas, evolui em um meio ambiente arbóreo. No mundo denso e complexo de uma floresta tropical, ver bem é mais importante do que desenvolver um sentido agudo do olfato” (Tuan, 1980, p. 7). Os olhos humanos, por serem frontais, possuem a característica de captar os objetos de maneira tridimensional. Essa é uma habilidade inata. Mas, essa habilidade só vem com o tempo e com a experiência com que aprendemos a significar a distribuição da luz e das sombras para reconhecermos os sólidos, as curvas e o relevo (Tuan, 2011).

O vale da Serra dos Lima mexe com a imaginação. Tentar decifrar nele os diversos tons de verdes das plantações é um exercício, que diverte os cicloturistas e observadores em geral. Uma dupla de cicloturistas, com quem tivemos a felicidade de interagir no mirante da serra, brincou de tentar adivinhar as diversas tonalidades de verde do vale. A “montanha, o vale e a flora não são simplesmente um quadro, um ‘exterior’, mesmo que familiar. Eles são o próprio homem. É lá que ele se realiza e se conhece” (Dardel, 2011, p. 49). Observamos que os cicloturistas ficam mais tempo parados no mirante da Serra dos Lima do que em outras montanhas. Eles sentam-se em um pequeno banco improvisado de madeira e ficam encantados a contemplar o vale, o voo dos pássaros, a si mesmos etc. O vento aí é constante e há uma dimensão de grandiosidade, que leva à reflexão. Muitos que se emocionam ao falar do CF não estão falando dos pássaros, dos sinais de “Deus”, das montanhas em si, dos mirantes etc. Muito provavelmente, estão falando de si. Mas, os cicloturistas, nesses momentos, também se tornam paisagens.

A força da geografia representada pelas montanhas, por exemplo, é um meio utilizado pelos cicloturistas para que se conduzam para dentro de si. Afinal, o esforço que parecem retirar de dentro faz com que produzam força física e psicológica para poderem conquistá-las. O solo, por exemplo, é perfeitamente imperfeito em sua natureza. A natureza humana, por sua vez, é que procura as suas imperfeições e perfeições na crosta terrestre. O “homem não pode se ater à observação de objetos inanimados. Aquilo que chamamos de subjetividade é transferida às realidades geográficas” (Dardel, 2011, p. 50).

A Serra da Luminosa, por outro lado, além da contemplação, como a Serra dos Lima, desperta outras sensações, que acontecem na rigidez do corpo para enfrentar o terreno. São 8 km de subida incessante; na bicicleta, como muitos cicloturistas relatam, o corpo inteiro adormece: mãos, pulsos, pés, pescoço. O corpo inteiro dói. O esforço do corpo é levado ao extremo.

O relevo parece ter vida, como se, de propósito, dificultasse a subida. O cicloturista Fabiano dos Santos (2020), por exemplo, a respeito da Luminosa, fez a seguinte declaração:

Um trecho que eu senti um pouco de dificuldade, cara, foi na Serra da Luminosa. Para mim foi o trecho mais difícil. É ... porque é um trecho, pu [...] uma subida nervosa, vamos dizer assim ... Furou o pneu aqui, cara. Vou subir até no próximo ponto [...] e isto, estava começando a chover. Eu falei: cara, na Serra da Luminosa, chovendo [...] e tava uma nata⁸⁷, cara, daquele [...] da poeira, né? E ali começou a pegar, sabe?

O depoimento de Fabiano dos Santos não é de uma subida qualquer do CF, mas da subida da Serra da Luminosa. Entre todas as montanhas do Caminho, a que causa o maior nível de dificuldade para pedalar bem como a que mais mexe com a imaginação dos cicloturistas é, sem sombra de dúvidas, essa serra. A famigerada Luminosa, como muitos cicloturistas se referem, está entre as mais populares serras para o cicloturismo no Brasil, perdendo apenas, talvez, para a Serra do Rio do Rastro, em Santa Catarina.

A Luminosa possui uma estrada de terra, que, em dias ensolarados, é seca e porosa, lembrando um talco de tão fina que é. Por outro lado, em dias chuvosos, o solo parece uma manteiga de tão escorregadio. Alguns trechos da Luminosa são conhecidos entre os cicloturistas como o “quebra-perna”⁸⁸, um apelido, que reflete a realidade do lugar, que não é apenas uma força de expressão, envolvendo muitos acidentes. Ela possui lugares incríveis para a contemplação, com diversos mirantes naturais, que se encontram, literalmente, em meio às nuvens. Ora a serra é livre da neblina e a contemplação é permitida, ora a neblina e as nuvens fecham a serra e não é possível enxergar nada, com visibilidade quase zero.

Nessa serra, a contemplação leva, ao mesmo tempo, à admiração e ao medo. Mesmo quando em meio a um dia ensolarado e quente, desperta a sensação de medo, insegurança, como uma espécie de finitude humana, podendo ser um exemplo do que Tuan (1979, p. 1) chama de

⁸⁷ Nata: gíria muito utilizada pelos cicloturistas para descreverem o solo liso e escorregadio.

⁸⁸ O “quebra-perna” é uma inclinação que existe em um trecho na Serra da Luminosa, logo após a primeira porteira e as bananeiras para quem sobe, que provoca vários acidentes, levando muitos a sofrerem fraturas nesse local.

paisagens do medo, lugares naturais que são ameaçadores: “Os medos são experimentados por indivíduos e, [...], são subjetivos; alguns, no entanto, são, sem dúvida, produzidos por um meio ambiente ameaçador, outros não”. Todavia, o que seriam as paisagens do medo, pergunta esse autor. A resposta é que as paisagens do medo são as manifestações das forças do caos, naturais e humanas.

Ao longo da subida da Luminosa, não há casarões antigos, símbolos religiosos, como capelas, cruzeiros e oratórios, bem como a quase ausência de seres humanos. O lugar é ermo e preenchido pela própria natureza. Há uma belíssima cachoeira no meio da serra, lugar refrescante para descansar, ganhar fôlego e continuar a subida. Por diversos momentos na Luminosa, há uma sensação de medo, ansiedade e angústia, pois a serra parece engolir o cicloturista. O cicloturista Dayvid Herbert Pompeu Teodoro (2021) respondeu que a Serra do Caçador e a Serra da Luminosa foram os lugares, que mais lhe chamaram atenção no CF, justamente por imporem sofrimento e adversidades. Um cicloexcursionista, que acompanhamos por um trecho da subida da Luminosa, morador de Brazópolis/MG, referiu-se a essa serra como um lugar que dá medo, sobretudo em dia com neblina e chuva.

Para Tuan (1979), alguns medos causam opressão em povos, que vivem em ambientes hostis. Já outros medos surgem em sociedades tecnológicas complexas, que dominam a natureza. Os seres humanos, continua esse autor, possuem medos, que aparecem e desaparecem ao longo da vida, sendo que o adulto de meia-idade, por exemplo, mal se lembra dos seus medos da época da juventude assim como dos medos de infância, das noites de terror.

Mas, o que é o medo, pergunta Tuan (1979) Trata-se de um sentimento complexo composto por componentes distintos: sinais de alarme e de ansiedade. O sinal de alarme surge do nada, em um evento inesperado ou em uma negação impeditiva do ambiente, sendo a resposta do instinto animal conduzida por duas ações: fuga ou enfrentamento. A ansiedade, por outro lado, é uma sensação, que se espalha largamente por todas as direções do medo e que conjectura uma antecipação a ele. Pode ser uma antecipação a um perigo que, de fato, não existe, porém, é criado na cabeça humana e, como tal, exige uma resposta: “A variação emocional é um indicador da complexidade do sistema nervoso e, portanto, de forma indireta, da mente” (Tuan, 1979, p. 3). A mente humana imagina diferentes tipos e intensidades de medos, podendo criar medos de mundos fantasmagóricos, como bruxas, fantasmas e monstros. Diz Tuan (1979) que arriscar-se é a capacidade de sentir mais medo.

Observamos, entre os cicloturistas, que a Serra da Luminosa desperta alguns tipos de medo, tais como o medo da inclinação e de não conseguir subi-la, de pedalar em meio à floresta,

de pedalar sozinho por quilômetros sem a presença humana, de se lesionar e não ter a quem pedir socorro; ou seja, o medo de enfrentar a realidade geográfica de uma região de travessia inóspita.

Quando estávamos hospedados na zona urbana da Luminosa, a funcionária da pousada fez prometermos que, quando tivéssemos feito a travessia, já em Campos do Jordão/SP, mandássemos mensagem a ela para avisar que havíamos conseguido atravessá-la. Caso contrário, iria acionar o socorro do Corpo de Bombeiros. O que acontece é que, apesar da altitude da serra, o telefone celular não funciona em muitos lugares dela, sobretudo dentro da floresta. Portanto, pedala-se sozinho por praticamente toda a serra.

Como o caos é uma força onipresente, a tentativa humana de controlá-lo, também, o é. Por isso, ter um telefone celular para nos proteger é como ter uma casa para nos prevenir das tempestades. O medo pode ser material, concreto, como a inclinação do “quebra-perna”, e, também, invisível, como um vírus.

A mesma funcionária da pousada, a que nos alertou sobre a Luminosa, assim jogou a sua bênção sobre nós: “Vá com Santa Bárbara, ela vai proteger você dos raios!” Isso nos fez concluir que, ao que tudo indica, as forças da natureza, ainda, parecem seres animadas. Nesse momento, então, entramos na Luminosa com um silêncio respeitador. O medo, ao que parece, evoca o silêncio.

Som Poema
Aristóteles, Livro de Problemas, I: XI

Se existe silêncio e som –
Silêncio sem silêncio é som
Silêncio cheio de som é som
Som sem som é silêncio
Som cheio de som é som
Som cheio de silêncio é silêncio
Silêncio cheio de silêncio é silêncio
Silêncio sem som é som
Som cheio de silêncio é silêncio

Se não existe o silêncio –
Silêncio sem silêncio é som
Silêncio cheio de som é som
Som sem som é som
Som sem silêncio é som
Silêncio sem som é som
Som cheio de som é som
Som cheio de silêncio é som
Silêncio cheio de silêncio é som
Silêncio sem som é som

Som cheio de silêncio é som

Agora, uma pergunta final:
“Por que os homens ouvem menos quando bocejam”
(Schafer, 1991, p. 117)

Não somente presente na Luminosa, o silêncio parece ser um sinal de reverência em todo o CF, mas com particular magnitude quando entre montanhas. De uma maneira ou de outra, as montanhas parecem jogar os cicloturistas em um mundo próprio, um mundo alto, vertical, próximo ao céu.

O silêncio pode ser descrito como o estado de quem se cala, porém não pode ser rotulado em toda a sua instância, pois, mesmo em silêncio, podemos falar muito. Se rotularmos o silêncio apenas como a não fala, este deixará de ser estranho e antecipará a ideia de sua experiência antes mesmo que ela possa acontecer.

Mesmo que reproduzíssemos o silêncio em ensaio laboratorial, este não seria o mesmo silêncio de pedalar em uma montanha com mata fechada, como, por exemplo, no Horto Florestal de Campos do Jordão⁸⁹, outro trecho de floresta do CF.

O silêncio é uma possibilidade de experimentação do Caminho, que os cicloturistas carregam dentro de si e que, portanto, ao percebê-lo e vivenciá-lo, pode levar a um estado de êxtase e ser representado de várias maneiras. O cicloturista Ayrton Vignola Júnior, por exemplo, refletindo sobre o CF, destacou que, independentemente da religião de cada um, o Caminho é um local de silêncio, de autoconhecimento. Para os cicloturistas Vivian Renney Matufuzi e Fabiano dos Santos, é uma forma de agradecer a Deus e de autoconhecimento. Adriano Monteiro disse-nos que o Caminho lhe dá uma paz interior, é um silêncio.

A subjetividade dos cicloturistas submetidos voluntariamente ao silêncio é um processo, que é desencadeado, geralmente, na última etapa da cicloturagem do CF. O cicloturista, que está fazendo todo o percurso, quando está aí, já percorreu, aproximadamente, 270 km do Caminho, enfrentou as piores montanhas e diversas situações. O corpo está cansado e a ansiedade de chegar ao ponto final fica cada vez mais evidente, pois, em apenas 50 km, pedalará dentro de Aparecida.

⁸⁹ O Parque Estadual Campos do Jordão (PECJ) é uma Unidade de Conservação (UC) de proteção integral. Ele foi criado em 27 de março de 1941 (Decreto Estadual nº-11.908) e se situa entre 22°39'58" S e 22°39'17" S e as longitudes 45°26'07" W e 45°30'30" W. Sua área total é de 8.341 hectares e representa, aproximadamente, 1/3 o município de Campos do Jordão (Fundação Florestal, 2015).

O cicloturista entende que descer a próxima etapa da cicloviagem é um prêmio por ter enfrentado tantas montanhas. O silêncio, então, parece se abater como algo natural e a reflexão ou a conversa consigo mesmo revela aspectos subjetivos interiores, que desencadeiam mecanismos psicológicos, que podem ser descritos como autoconhecimento, fé e religiosidade, entre tantos outros. Mas, acreditamos que seja algo mais profundo, como o contato com o ambiente, como se o homem se reapropriasse da natureza ainda que por alguns instantes.

O silêncio só é silencioso para quem o escuta, para quem está com ele, todavia pode ser, ao mesmo tempo, muito ruidoso. O silêncio sofre de dupla personalidade. Vejamos. Geralmente, no senso comum, o silêncio é atribuído à ideia de vazio e a sua redução levada ao limite, a um espaço interior minúsculo, como se pudéssemos determinar uma profundidade para ele. Por outro lado, o silêncio pode ser um estado de excitação, que preenche o ser e o eleva para um espaço interior maiúsculo. Sendo vazio ou preenchido, minúsculo ou maiúsculo, o silêncio, inevitavelmente, parece libertar o homem para outras experiências sensíveis, como ouvir melhor, olhar mais atentamente, sentir a vida. A esse respeito, Sontag (1987) diz que as noções do silêncio, do vazio e da redução delineiam as novas receitas para os atos de ouvir, olhar etc.

“O silêncio é a mais ampla extensão [da] relutância em se comunicar” (Sontag, 1987, p. 14). Quando angustiante, ele aprisiona; quando reflexivo, liberta. Algumas vezes, pode ser interpretado como sinônimo de um tempo morto em relação a um espaço onde nada acontece, podendo ser entediante. Outras vezes, pode gerar expectativas e ser altamente confiante.

Mas, se existe o silêncio do cicloturista, por outro lado, não existe o silêncio surdo da natureza, uma vez que o silêncio puro, se é que podemos falar assim, e só existe no espaço sideral. Na Terra, o silêncio é sempre provocado pelo som. Contudo, ouvir os sons da natureza exige um silêncio para ser preenchido, podendo este ser abstrato ou mesmo muito real e defensivo.

O cicloturista Alexandro Passos da Costa relatou que, em uma de suas cicloviagens no CF, viajando sozinho, mais precisamente no Horto Florestal, parou para aliviar-se no mato. Em meio ao silêncio da natureza, Alexandro ouviu um som crescente de um bicho deslocando-se na mata em direção a ele. Imediatamente, abortou a missão do banheiro, correu para a sua bicicleta e saiu o mais rápido que pôde, fugindo em disparada. O silêncio não permite apenas uma reflexão interior, estética ou o que quer que seja. Ele pode ser um instrumento muito útil para despertar os ouvidos e uma estratégia radical antecipada de transposição de sobrevivência

humana. Ele, também, mantém o pensamento atento e aberto, favorecendo a continuação e a exploração dos espaços e dos lugares.

O silêncio no CF não é hostil à fala. Ele é uma possibilidade de percepção do cicloturista, que liberta as sensibilidades de sons, em que, normalmente, para quem está acostumado aos sons do mundo urbano e industrial, encanta-se com o mundo natural. Se o cicloturista está em silêncio, o Horto Florestal, por exemplo, não está. O que isso significa? Significa que o silêncio dos cicloturistas permite que ouçam os sons da natureza. Assim, eles absorvem e interpretam, subjetivamente, esses sons e, ao mesmo tempo, com algum grau de precisão, identificam alguns elementos do mundo natural. O que está em jogo ao longo de todo o CF e, no geral, imaginamos, na relação espaço urbano dos cicloturistas com o espaço rural do Caminho, é uma relação de ruído e sinal; ou seja, o ruído urbano em oposição aos sinais sonoros do campo.

Segundo Schafer (2011), desde a Revolução Industrial, o homem moderno tem se acostumado com os sons ruidosos das máquinas e de todo o ambiente tecnológico industrial. Os sons dos meios de transporte, que a civilização tem produzido atualmente, por exemplo, pouco se diferem se é numa cidade como Johannesburgo, Belo Horizonte, Hong Kong ou Paris. O ambiente tecnológico é ruidoso e indecifrável e os sons sintéticos, no geral, mais perturbam do que efetivamente acalmam os ouvidos.

O compositor Raymond Murray Schafer, no livro *A afinação do mundo: uma exploração pioneira pela história passada e pelo atual estado do mais negligenciado aspecto do nosso ambiente: a paisagem sonora* (2011, p. 24, grifos de quem?), entende que a paisagem sonora é um campo de estudos acústicos, que “consiste em eventos *ouvidos* e não em objetos *vistos*”. De acordo com Schafer (2011), podemos isolar o ambiente acústico para estudá-lo. No entanto, isso demandaria problemas técnicos de gravações e milhares de medições de decibéis entre outras medições. Sendo assim, uma paisagem sonora deve ser um evento ouvido, e não um objeto visualizado. Mas, como, metodologicamente, descrever os sons em um texto de páginas silenciosas? Para Schafer (2011, p. 25), a saída é descobrir os aspectos significativos da paisagem sonora; isto é, “os sons que são importantes por causa de sua individualidade, quantidade ou preponderância”. Além disso, o autor propõe uma classificação genérica de sons, para que possamos descrevê-los, o que classifica como temas da paisagem sonora. Seriam eles: sons fundamentais, sinais e marcas sonoras.

Os sons fundamentais são aqueles que não precisam ser ouvidos em estado conscientes, são entreouvidos e não podem ser examinados: “Os sons fundamentais de uma paisagem são os sons criados por sua geografia e clima: água, vento, planícies, pássaros, insetos e animais”

(Schafer, 2001, p. 26). Os sinais, diferentemente dos fundamentais, são sons conscientes e são ouvidos enquanto recursos de avisos acústicos. Nessa categoria, entrariam os sons de apito, sinos, buzinas e sirenes. Estes são sons com códigos elaborados: o som de um caminhão de bombeiros, o som de uma ambulância, e assim por diante. Por fim, as marcas sonoras são sons da comunidade, que possuem qualidade de um determinado lugar: “Uma vez identificada a marca sonora, é necessário protegê-la, porque as marcas sonoras tornam única a vida da comunidade” (Schafer, 2001, p. 27).

O CF é marcado por sons fundamentais, como, por exemplo, o som das cachoeiras de Andradas/MG, Tocos do Moji/MG e Serra da Luminosa (Brazópolis/MG); o vento constante por quase todo o Caminho; os pássaros, o sinetos e os animais selvagens entre tantos outros. Os sinais sonoros, também, estão presentes nos circuitos urbanos do CF. Durante o auge da pandemia de COVID-19, em 2020, as ambulâncias tornaram-se sons, que, dificilmente, ouviríamos em abundância em uma situação normal.

As marcas sonoras das comunidades podem ser identificadas no CF em vários locais. Porém, para efeito de exemplo, poderíamos citar: o som do apito do trem, em Andradas/MG; a música “Menino da Porteira”, que é tocada à exaustão nas rádios de Ouro Fino/MG; e um som de uma música religiosa, que toca no autofalante de Borda da Mata/MG quando há algum anúncio de morte de alguém da comunidade.

Segundo Schafer (2011), os olhos nos levam para fora, enquanto os ouvidos nos trazem para dentro. No Horto Florestal, como em diversos momentos na zona rural do CF, somos mais afetados pelos sons fundamentais, com a natureza à nossa volta. Entre os sons fundamentais, entretanto, um som, que acompanha o cicloturista por todo o caminho, indiscriminadamente, subindo e descendo montanhas, varrendo os vales, é o som do vento.

O vento, destaca Schafer (2011), tem infinitas variações vocálicas com amplo espectro e faixas de frequência. Ele se apodera do ouvido e há uma dupla sensação: a auditiva e a tátil. O cicloturista sente o vento por todo o seu corpo, principalmente o vento gelado em seu ouvido.⁹⁰ Ao mesmo tempo, o cicloturista é, também, um produtor de vento. O vento é caro ao cicloturista, que, para enfrentá-lo, utiliza uma jaqueta com o sugestivo nome de corta vento. O

⁹⁰ Muitos cicloturistas inexperientes deixam de proteger os ouvidos com um simples pedaço de algodão quando percorrem o CF, resultando em infecção e problemas auditivos.

vento assopra as árvores e sacode os seus galhos, varre as folhas e empurra os cicloturistas para trás, segurando-os na pedalada.

O vento dentro do Horto Florestal, por exemplo, adquire uma característica diferente em relação a outros lugares do CF. O que acontece é que a subida em ziguezague do Horto é muito estreita, formando corredores apertados. Assim, o vento sopra com força nesses corredores e é vigoroso, parecendo que nos corta ao meio. A situação parecida é como se você tivesse duas portas abertas em casa e o vento assoprasse entre elas, entrando por um corredor no meio da casa.

A grande magia do vento é que não podemos vê-lo a não ser que miremos em alguma vegetação. Ele entra nos ouvidos, atravessa o nosso corpo com energia e não sabemos a direção. A floresta do Horto Florestal produz um tipo de som em relação ao vento, que não saberíamos descrever a tonalidade. Contudo, pela comparação, sabemos que é um som diferente em relação às montanhas abertas do CF. Arriscamos a dizer que o vento é um som livre e que os objetos da natureza são os seus instrumentos musicais, que produzem inúmeras afinações e canções.

No cicloturismo, o vento produz, pelo menos, três situações curiosas: a primeira é o desequilíbrio. Em muitas partes do Caminho, como o Horto Florestal, a Serra do Caçador, a Porteira do Céu e a Luminosa, o vento é tão forte que retarda a progressão do cicloturista e o joga de lado na bicicleta. A segunda situação é uma questão de sociabilidade; ou seja, alguns cicloturistas costumam falar muito enquanto pedalam. É o que, no Sul de Minas, é popularmente conhecido como “dar bom dia ao cavalo”. Quer dizer, a pessoa fala tanto que não se contém e cumprimenta os animais. Nesses casos, o vento é um aliado, uma vez que, à pouca distância do falador, não é possível escutar o que fala, ficando apenas com a sensação e o som do vento. O vento produz sons e, ao mesmo tempo, permite o silêncio, jogando o som longe. A terceira situação, por outro lado em oposição à segunda, diz respeito a algo muito comum: muitas vezes, quando há um problema na bicicleta, o cicloturista para, a fim de averiguar. Nesse caso, costuma gritar com o colega à frente, para que o espere. Geralmente, o colega não ouve em função do som, que o vento produz.

Há um trecho no CF, em que o cicloturistas circulam entre troncos enormes de árvores cortadas dispostos no chão e empilhados em uma madeireira. O vento aí, em época de seca, exerce uma função muito cruel, levantando no ar o pó de serra e as pequenas lascas de madeira e atingindo os cicloturistas. No tempo de chuva, por outro lado, a água prende ao chão o pó de serra e as lascas de madeira e traz ao nariz o cheiro molhado da terra e da seiva das árvores. O som que o vento produz entre os troncos de árvore é difícil de descrever, porém podemos dizer

que é como se pegássemos uma garrafa e tentássemos assoprá-la para produzir um som grave de dentro dela. Os meses quando estivemos em trabalho campo, pudemos ouvir os vários sons do Caminho. Seria muito difícil reproduzi-los aqui, pois precisaríamos de outra metodologia e equipamentos. Todavia, tentamos demonstrar que os sons produzidos pelo vento carregam os odores, o que parece produzir uma simbiose muito importante para ser mais estudada no intuito de entendermos os efeitos, que produzem nas sensibilidades experimentadas.

Segundo Schafer (2011, p.48), cada “paisagem sonora natural tem seu próprio som peculiar, e com frequência esses sons são tão originais que constituem marcos sonoros”. No CF, os marcos sonoros são inúmeros. Mesmo que quiséssemos registrar todos eles, seria impossível. O vento do Caminho ou os ventos do Caminho produz(em) inúmeros marcos sonoros de cada região do CF. Então, um som, que marca todo o caminho do cicloturista, é o som produzido pela sua própria bicicleta.

Há um ditado entre os mecânicos de bicicleta, que diz: “Não há pior coisa no mundo que uma bicicleta rangendo”. Ora, ciclovijar por mais de 300 km com uma bicicleta fazendo ruído é querer torturar-se. Mas, quando em situação normal, bem regulada e lubrificada, uma bicicleta produz o som dos pneus no solo, do ranger dos fulcros do pneu em contato com a terra. Trata-se de um som como se amassássemos com uma colher uma porção de farinha de milho em flocos em um prato. O som mascado do pneu nos permite perceber se o pneu está cheio ou murcho, se o solo é pedregoso ou arenoso, se estamos passando entre água ou em solo seco. O som do pneu em meio à neblina, assunto de nosso próximo tópico, permite adivinhar quais tipos de solo estamos enfrentando. O trabalho de campo demonstrou que, como pudemos observar e, também, vivenciar, o cicloturista fica vendido em sua visão; ou seja, desnorteadado. No silêncio das primeiras horas da manhã com muita neblina, os sons dos pneus no solo são um excelente guia.

Outro som característico que uma bicicleta de *MTb* produz é o som da pastilha do disco de freio. Como o CF é um sobe e desce de montanhas, o freio é muito requisitado para os cicloturistas, que têm algum senso de juízo e sobrevivência. Não raro, de tanto frear, as pastilhas de freio costumam se desgastar muito rapidamente. Poucos são os cicloturistas que se preocupam em levar pastilhas extras para a ciclovijagem. Quando as pastilhas estão se acabando, se desgastando, elas costumam dar o som de ferro raspando em ferro, como se pegássemos um ferro de passar roupas e raspássemos um garfo em sua chapa de aço. Algumas pessoas, inclusive, possuem ojeriza em relação a esse som, que causa-lhes grande desconforto, sofrimento e perturbação. Esse som específico dos freios, nessa situação, salvou o pesquisador

desta tese de provocar um grande acidente. Descendo uma serra muito íngreme entre Tocos do Moji/MG e Estiva/MG, não conseguimos segurar no freio a bicicleta em meio à descida. O resultado foi que tivemos de pilotar morro abaixo até termos um pequeno vale para tentar parar. Justamente em meio à descida, em uma bela manhã de uma quarta-feira ensolarada, um grupo de peregrinos de umas oito pessoas andava calmamente lado a lado. O som do freio, já quase em cima dos peregrinos e os gritos que saímos emitindo, permitiu que dois peregrinos abrissem caminho e pudéssemos passar. Estávamos a 49 km por hora, suficiente para causar um acidente grave para todos nós. O som, então, é um elemento importantíssimo, também, para a segurança. As bicicletas costumam ser veículos silenciosos, por isso devem vir com campainha de fábrica.

Os sons do pneu da bicicleta, também, podem ser um excelente guia na estrada de terra, que corta a floresta do Horto Florestal de Campos do Jordão/SP. Geralmente, nas primeiras horas da manhã, o Horto costuma ter uma neblina fechada, principalmente em meio à mata.

O Horto possui trechos de asfalto. Mas, é em meio à subida da mata que o cicloturista pode pedalar relativamente confortável e descansado em sua bicicleta. A velocidade da bicicleta em uma subida, por exemplo, pode ser lenta para que o cicloturista não se canse em demasia. Nessas condições, dentro do silêncio do Horto, ouvem-se os sons dos pneus da bicicleta, a respiração do condutor e os sons da natureza à volta. Devido ao isolamento da floresta e à quase não presença humana, os pássaros e insetos pouco se assustam com a presença da bicicleta, permitindo, então, a identificação sonora de alguns deles.

Conforme Barbosa (1992, p. 15), refletindo sobre aves, os “contatos auditivos geralmente precedem os contatos visuais e são os mais eficientes. Na maioria das vezes, o observador primeiro detecta a ave pelo ouvido, passando em seguida a observá-la visualmente”. O reconhecimento de cada ave se dá a partir da vocalização, que cada uma emite.

Não somos especialistas em aves, porém, popularmente, é possível identificar auditivamente algumas espécies de aves no Horto Florestal, tais como, com nome vulgar: tico-tico, beija-flor, pica-pau, azulão, sabiá, bem-te-vi, coruja, joão-de-barro, tiriba, gavião, tucano, sanhaço e coleirinha. Quanto aos insetos encontrados no Horto Florestal, o homem moderno está acostumado auditivamente a escutar mais os insetos irritantes (Schafer, 2011), destacando-se, então, em nome vulgar: pernilongo, borrachudo, vespa, abelha, marimbondo, grilo e cigarra.

Os insetos e os pássaros são bons indicadores ambientais. Ou seja, quando estamos pedalando e o tempo vai mudando, por exemplo, de sol para chuva, a natureza parece se calar. Os pássaros procuram abrigo e os insetos cessam os seus sons. Uma brincadeira que alguns

cicloturistas fazem é, em meio à natureza, emitir gritos imitando macaco, cachorro ou o grito do Tarzan. Percebemos, nessa experiência, que os pássaros saem em revoada e alguns insetos se calam, para, em seguida, o som da natureza tomar conta.

Ao longo do CF, outros sons representam marcas sonoras. Talvez, os sons que mais se destacam pela maior parte do Caminho e despertam sentimentos agradáveis nos cicloturistas sejam sons da zona rural, dos sítios e fazendas, que são encontrados em quase todo o CF. Nesse sentido, vale destacarmos os sons de alguns animais, tais como: cavalos, bois, vacas, galinhas, galos, porcos, carneiros, cabras, cabritos e cachorros.

Algumas vezes, o cicloturista, pela própria natureza em sua forma de pedalar, quer dizer, curvado sobre a bicicleta e com o olhar fixo entre o chão e à frente, fica distraído em relação ao seu entorno. Nesses momentos, na zona rural, pode-se assustar com o som emitido pelo pisar das patas dos animais, como cavalos e gado. Mas, os animais que definitivamente geram o principal sinal de alerta no mundo do cicloturismo, um marco sonoro, são os latidos dos cães. Os cães costumam correr atrás da bicicleta para latir para os pneus e, não raro, mordem a canela do cicloturista.

Alguns sons fundamentais, por exemplo, emitidos de fazendas e sítios, estabelecem algumas regularidades, que conservam alguns eventos sonoros, os quais podem influenciar os ritmos e comportamentos das pessoas. Um bom exemplo é observar e escutar o ritmo como o homem do campo conduz o seu trabalho. Quando vai guardar os animais no curral, como um cavalo, ele anda lentamente ao lado do animal e, por mais incrível que pareça, ele o faz ao som ritmado das ferraduras do animal batendo no solo. Ao voltar para realizar outro trabalho, o homem do campo estabelece o mesmo ritmo, que havia executado anteriormente junto ao cavalo. Essa constante rítmica se repete em outros trabalhos executados na fazenda: quando vai à plantação, quando mexe em um silo, e assim por diante. A vida na zona rural, então, possui sons fundamentais, que é possível escutá-los atentamente quando estamos em uma cicloviagem.

O trecho do CF entre Tocos do Moji/MG e Estiva/MG é uma região ocupada, em sua maior parte, por plantações de morango. O morango é uma fruta rasteira, que obriga o camponês a trabalhar agachado. Além disso, como a região é montanhosa, a irrigação deve ser realizada através de bombas d'água, que captam a água em vales e a levam para a montanha. As bombas fazem um ruído ensurdecedor embora este se dilua no espaço aberto. Normalmente, para passar o tempo enquanto trabalha, o trabalhador rural tem o hábito de escutar rádio, geralmente em estações locais, preferencialmente ouvindo músicas caipiras, músicas de raiz, como os cantores

Tonico e Tinoco, e sons do gênero. O ritmo que esses trabalhadores do morango estabelecem, então, estando no meio da montanha, na plantação, é um ritmo compassado, que obedece ao som do terreno; ou seja, do que é possível fazer, do que é possível caminhar morro acima. Ninguém sobe e desce correndo montanhas para plantar morango. A música caipira, nesse contexto, colabora para que o fardo do trabalho seja menos pesado e mais compassado ritmicamente.

As vidas rural e urbana nos pequenos municípios mineiros do CF, geralmente, transcorre tranquilamente em um mundo silencioso, monotonamente, quase em segredo. Durante o dia, os sons são dos automóveis, mas são, também, ouvidos sons de pássaros, charretes e cavalos. Os sons dos animais são sons de uma época de um mundo de transportes, que já não existe mais, mas que insistem em permanecer como um marco sonoro. Outro marco sonoro são os sinos das igrejas, que anunciam a orientação para os fiéis e coordenam a vida de todos, o bater do relógio da torre, o motor dos ônibus dos estudantes... Passados esses sons, o silêncio volta a reinar e é possível escutar os pássaros e o som da fonte de água entre outros.

Os cicloturistas costumam se encantar com os sons dos pequenos municípios do Caminho. Alguns dizem que não aguentariam viver com tanta tranquilidade e associam a vida agitada dos centros urbanos como sinônimo de desenvolvimento. Outros, por outro lado, deixam-se levar pela sonoridade do silêncio, da quietude. Segundo Schafer (2011, p. 83), “as cidades pobres são mais silenciosas que as prósperas”, mas, às vezes, o silêncio cai melhor aos nossos ricos ouvidos.

Todavia, além dos sons, outros sentidos são aguçados ao longo do CF, como o tato, o odor e a visão. Eles são grandes auxiliares na dirigibilidade da bicicleta, principalmente em meio à neblina. A neblina, inclusive, é um fato recorrente no CF. Por ser uma região montanhosa, geralmente, ela ocorre nas primeiras horas da manhã e entre o fim da tarde e o início da noite. Ainda, nos meses de clima seco, como maio, junho e julho, a neblina é mais recorrente.

No trecho final do CF, entre Campos do Jordão/SP e Aparecida/SP, pela rota de Guaratinguetá/SP, um curto percurso de 53 km, com variação de altimetria iniciando em 1.700 m e descendo para 552,5 m, a neblina acontece, praticamente, todos os dias, sobretudo na Serra de Santa Maria ao descer em direção ao Vale do Paraíba. Há um trecho, Gomerai/Pedrinhas, que é apontado por alguns cicloturistas como gerador de grande expectativa, pois trata-se de uma descida inclinada e com pedras pontiagudas, como o nome sugere. Se antes as montanhas

retardavam o desempenho dos cicloturistas com suas subidas sem fim, agora elas empurram a bicicleta para baixo, como se estivessem se vingando dos pneus, que arranharam os seus fulcros.

A descida das Pedrinhas, como é conhecida, é muito técnica para ser realizada de bicicleta, exigindo conhecimentos de manobras do ciclismo de competição de *MTb*. O trecho é repleto de curvas em 90 graus, os famosos cotovelos, e para incrementar o clima muda rapidamente, de sol para tempo fechado e neblina. Descer as Pedrinhas de bicicleta é receber um convite da montanha, para experimentar a irregularidade do solo e as incertezas da cegueira. Nele, os cicloturistas podem espalhar as suas angústias, medos e dúvidas, justamente por apresentarem terreno com pedregulhos soltos, brita e erosão. Ao mesmo tempo, é um belo solo com pedras de diversos formatos.

Gomeral/Pedrinhas é um convite para a adrenalina em alta velocidade, que os limites de uma bicicleta permitem. O cicloturista Ricardo José, acostumado com as montanhas da região de Borda da Mata/MG e que tem no CF o seu quintal de treinamento, assim se expressou sobre andar de bicicleta: “Bicicleta a gente curte, mas é um trajeto mais rápido, é um caminho que você faz mais rápido, né?” O cicloturista Dayvid Herbert Pompeu Teodoro (2021), também, apontou que a bicicleta é a sua paixão e percorrer o CF para ele tem de ser em alta velocidade, desempenhando destreza nas descidas. Talvez, por mais paradoxal que possa parecer, este tipo de cicloturismo – o cicloturismo de velocidade – aproxima o homem da natureza.

O que observamos no cicloturismo de velocidade é que há uma busca pelo prazer com uma característica desinteressada, “de graça”, como disse um cicloturista. Sendo assim, há um quê em experimentar a vertigem e o equilíbrio na bicicleta. Mas, se formos mais à fundo, o que percebemos são as sensações do tato – as mãos do cicloturista segurando firmemente o guidom da bicicleta – e o corpo inteiro vibrando, como se o tato se estende para todo o corpo.

O tato e a visão são sentidos, que dão entendimento ao mundo; ou seja, qualificam e adensam os espaços e, por isso, possuem força, ensina Tuan (1983). Muitas pessoas em casa, quando estão com as luzes apagadas durante a noite, vão tateando as paredes até acharem o interruptor de luz. Assim se dá com os cicloturistas de velocidade: eles tateiam o terreno em uma espécie de simbiose entre o corpo e a bicicleta, como se este fosse uma extensão das mãos.

As montanhas Pântano dos Teodoros e Pedrinhas são descidas muito lembradas pelos cicloturistas como difíceis de serem vencidas, porque são espaços distais, como ensina Marandola (2012). Isto é, em sentido figurado, diferenciam-se e diversificam-se, geometricamente, para viverem o espaço pelo tato.

Os sentidos do olfato e do tato são educados mentalmente? Tendemos a negligenciar o poder cognitivo desses sentidos. No entanto, o verbo francês *savoir* ('saber') está intimamente relacionado com o inglês *savor*. O paladar, o olfato e o tato podem atingir um extraordinário refinamento. Eles discriminam em meio à riqueza de sensações e articulam os mundos gustativo, olfativo e textural (Tuan, 1983, p. 11).

O mundo textural experimentado na montanha das Pedrinhas é de extraordinário aprendizado de espaço para o cicloturista. Aprende-se, como ensina Tuan (1983), por exemplo, o caráter espacial e geométrico do mundo. A textura do terreno das Pedrinhas é de uma riqueza de variedades de rochas, que apresentam diferentes formatos e tamanhos. Elas despertam a curiosidade geológica em conhecê-las por qualquer um, que é submetido à sua experimentação sensível.

A Pedrinhas nos ensina relações de proximidade, organização e disposição dos elementos da natureza através do solo. Talvez, seja o solo mais comentado por todos, que se aventuram pelo CF, como disse o cicloturista Alexandro Passos da Costa.

As pedrinhas das Pedrinhas são muito respeitadas por todos que por ela desce. Entretanto, entre os cicloturistas, são vistas com mais acuidade, pois não é raro ter os pneus furados bem como quebra de aro e rachadura de roda entre outros. Alguns cicloturistas preferem descer da bicicleta em determinados locais dessa montanha e fazer a travessia lentamente a pé, tendo a bicicleta como companheira de cicloviação em outra forma de cicloviação. Isso permite perceber que, quando o homem compreende o espaço, se curva a ele, como se curvaria diante da lava de um vulcão.

Mais curioso ainda é perceber que alguns cicloturistas, quando optam por empurrar as suas bicicletas, instintivamente se curvam ao solo e experimentam nas mãos os diversos formatos das pedras. Algumas são pontiagudas, outras arredondadas, outras, ainda, parecem que foram moldadas à mão. O homem, quando na praia, tende a procurar ostras para admirá-las em suas mãos. Nas montanhas, as ostras são as pedras das Minas. Assim, as Pedrinhas fornecem um espetáculo de experimentação sensitiva.

O tato assim como outros sentidos podem trazer prazer ou desconforto, porém nunca é possível passar inofensivo a ele. Para os cegos, o tato é umas das principais formas de acessarem o mundo. Para nós, que enxergamos, parece ser mais um sentido auxiliar. Quando estamos enamorados, o carinho vem pelo tato. Quando estamos a visitar obras de arte, as mãos parecem coçar em querer tocá-las. Nas Pedrinhas, por exemplo, podemos, sentimentalmente, pegar as pedras nas mãos e enxergá-las com os dedos. Trata-se de uma sensação, em que parece que o

solo da montanha nos solicita o contato. Se para a bicicleta as pedras são uma ameaça aos seus pneus, para os cicloturistas é um espetáculo à parte, pois aguçam a imaginação.

Muitas pessoas ficam emocionadas ao verem o mar pela primeira vez, chegando a perder o fôlego. Pois a montanha das Pedrinhas é um desses lugares, onde ficamos embasbacados com o espetáculo de formas e cores das pedras. Quando o sol está quente, as pedras fervem. Quando frio, esfriam como gelo. Pontiagudas em sua maioria, são cortantes. Mas, para nós, nunca, nunca deixam de ser belas, perigosas, porém belas e imediatas. Segundo Herer (2020, p. 419), o “mundo de um tateante é meramente um mundo do presente imediato; ele não tem olho, portanto, nenhuma distância enquanto tal”. Para ele, continua, “tudo é presente, nos nossos nervos, imediato em nós” (Herer, 2020, p. 419).

Mas, se o tato gera estabilidade imediata de se relacionar com o mundo, por outro lado a falta de visão gera insegurança e medo. A invisibilidade provocada pela neblina na Serra das Pedrinhas traz um reforço de um espaço, que parece que está dentro de nós, como a relação entre a luz do dia e a escuridão da noite. Há uma singularidade dessa paisagem, que convida o cicloturista a adentrar nela para experimentar as suas camadas e conhecer um pouco da condição humana quando em meio à falta de visão.

Entendemos a neblina a partir da definição de nevoeiro dada por Jean Chevalier e Alain Gheerbrant (1996, p. 634); isto é, a neblina é um “símbolo do indeterminado, de uma fase da evolução: quando as formas não se distinguem ainda, ou quando as formas antigas que estão desaparecendo ainda não foram substituídas por formas novas precisas”. Ela coloca o cicloturista no lugar da não velocidade, do receio, do imprevisível.

A neblina presente nas Pedrinhas e, também, muito presente na Serra de Santa Maria, esconde o solo e o próprio cicloturista dentro dela. Trata-se de uma situação de descentralizar-se e perder-se no CF. As setas amarelas, que indicam a direção do Caminho, simplesmente somem. O cicloturista fica à deriva e qualquer som ou cheiro diferente é apontado como sinal de alerta. A neblina é carregada de uma certa mágica e é destinada “a introduzir o homem num outro mundo por meio de um conhecimento ou de uma viagem [imaginária]” (Chevalier; Gheerbrant, 1996, p. 845).

Na perspectiva de Zygmunt Bauman (2008), na contemporaneidade, o homem vive em um mundo incerto, como uma pessoa que está na neblina. Ele é incapaz de se mover, embora possa perceber o que está próximo. Todavia, não consegue distinguir o que está distante, sendo isso é uma ameaça. Quando estamos na neblina, “focalizamos nossos esforços de precaução sobre os perigos visíveis, conhecidos e próximos” (Bauman, 2008, p. 19).

Quando na neblina, instintivamente, o cicloturista vai em busca da segurança, na baixa velocidade e na prevenção em relação ao acidente. A segurança, então, vem em relação àquilo que se enxerga e que acreditamos que podemos nos prevenir. Bauman (2008), no entanto, alerta para o fato de que isso não nos deixa mais seguros, uma vez que o risco do acidente, do improvável, como pontua, pode acontecer. O que está em jogo é o medo do invisível, porém um invisível diferente da escuridão, pois trata-se de um medo relacionado ao quase enxergar: “O medo cega, disse a rapariga dos óculos escuros. São palavras certas, já éramos cegos no momento em que cegamos, o medo nos cegou, o medo nos fará continuar cegos” (SARAMAGO, 1995, p. 131).

A neblina juntamente com o frio da manhã, o vento gelado e os sons da natureza provocam sensações de incerteza, de medo, de estar vivendo uma cegueira branca, com vultos. O cicloturista não enxerga absolutamente nada em uma distância de um metro. Na escuridão, o ser não se move, pois não é convidado pelo breu a adentrar em seu âmago. Na neblina, é impulsionado à frente. Para Bauman (2008, p. 19), “o ambiente de nossas vidas está envolto na neblina, não na escuridão total, na qual não veríamos qualquer coisa nem conseguiríamos nos mover”.

Simbolicamente, a neblina envolve os cicloturistas em profunda reflexão. Tivemos a oportunidade de pedalar na neblina por algumas vezes no CF. Contudo, duas delas nos trouxeram experiências novas: a primeira foi em pedalarmos sozinho em meio à neblina e a segunda, acompanhando um grupo de cinco cicloturistas. Nas duas experiências, a neblina provocou o silêncio, a atenção e a tensão. Sozinho, ficamos profundamente afetados pela ausência de seres humanos, pois se ouve a própria respiração como se circulássemos para um abismo. Acompanhando um grupo, foi duplamente silencioso e mais assustador, uma vez que o silêncio em companhia nos revelou que, mesmo em grupo de humanos, a solidão é mais assustadora, pois se está em um vagar desnorteante estando acompanhado.

No geral, não damos credibilidade ao perigo. No entanto, ele está presente em cada movimento, em cada fração de segundo. Segundo Bauman (2008), a neblina é o esconderijo favorito do mal. Sendo feita de vapores do medo, a neblina exala o mal. O medo é um estímulo para a ação defensiva e, deduzimos, para o cicloturista, é uma forma de se localizar. Por mais que os cicloturistas estejam em uma rota de peregrinação, sinalizada e instintivamente sequencial, a neblina esconde o espaço e muda o lugar, e qualquer bifurcação ou encruzilhada pode desnortear o cicloturista e levá-lo a se perder no Caminho.

Explica Tuan (1983) que o homem possui uma habilidade espacial, que é superior às outras espécies. Parafraçando o autor, andar de bicicleta é uma habilidade, mas se o meu eu pudesse me ver andando de bicicleta e guardar essa imagem na minha cabeça, então eu teria um conhecimento em andar de bicicleta. Assim, a minha habilidade associada ao conhecimento faria com que, instintivamente, eu tivesse mais chances em pedalar dentro de um ambiente de montanha envolto na neblina.

Muitos cicloturistas experientes sabem andar no CF e, dificilmente, se perdem na neblina. Porém, até eles têm dificuldade em explicar a localização espacial a partir de determinados lugares. A neblina desorienta a direção e intuir uma localização espacial no ambiente é uma tarefa difícil. Embora nos dias de hoje a tecnologia facilite a navegação, em muitos pontos do CF, como já dissemos, não há sinal de celular. Dessa forma, muitos cicloturistas ficam perdidos espacialmente e não conseguem se localizar na neblina. Outros, por outro lado, agem instintivamente e não se perdem mesmo na cegueira branca nebulosa.

Segundo Tuan (1983, p. 78),

fazemos muitas coisas eficientemente sem ter que pensar por puro hábito. É estranho observar as pessoas atuarem com habilidade e propósito evidente e, no entanto, saber que elas agem inconscientemente, tal como acontece com os processos fisiológicos que se adaptam às mudanças do meio ambiente sem nosso controle consciente.

Mas, como os cicloturistas conseguem se guiar em meio à neblina, uma vez que os humanos dependem mais da visão do que de outros órgãos dos sentidos? Para Tuan (1983, p. 80), orientar-se visualmente é de importância fundamental; contudo, “as pessoas dependem da imagem e de mapas mentais conscientes bem menos do elas possam pensar”. Elas dependem, então, de padrões táteis-cinestésicos. Ou seja, elas percebem o movimento, o peso e o corpo a partir de estímulos, que o próprio organismo produz. Os movimentos do corpo na bicicleta, produzidos intuitivamente pela ação do organismo, aprendem a se localizar independentemente de mapas ou configurações espaciais.

A dimensão espacial dentro da neblina, mesmo que seja entre dois pontos próximos, tende a fazer com que os cicloturistas o interpretem como espaço grande. Afinal, o desconhecido envolve o medo e o medo, por sua vez, é medido em um sentido de grandeza. Quando o espaço é grande, então, os requisitos para a mudança nas formas de se relacionar com esse novo espaço são a percepção e a experimentação cinestésica, habilidades naturais dos humanos para se relacionarem com os espaços.

“A habilidade espacial é essencial para a subsistência, enquanto o conhecimento espacial, no nível da articulação simbólica em palavras e imagens, não é” (Tuan, 1983, p. 84). Por outras palavras, mesmo que o cicloturista já tenha percorrido o CF por várias vezes e tenha conhecimento sobre o espaço, durante a neblina, esse conhecimento de nada serve, restando a ele, portanto, a habilidade de, perceptivelmente, se guiar.

O homem não possui um sentido instintivo de direção (Tuan, 1983). Apesar disso, a prática em andar de bicicleta e o treinamento podem desenvolver o sentido de orientação entre os cicloturistas. A experimentação cinestésica do corpo é a responsável por criar o sentido de direção e, a partir daí, a habilidade espacial se desenvolve. A “habilidade espacial é manifestada em nossa capacidade de libertar-nos dos laços que nos prendem a um lugar, na amplitude e na velocidade de nossa mobilidade” (Tuan, 1983, p. 85).

Na neblina das Pedrinhas, por exemplo, a habilidade espacial é experimentada pelos cicloturistas, que devem tomar decisões rápidas durante o ato de pedalar. O solo irregular, com muitas pedras, exige do cicloturista orientar o pneu da bicicleta pelo melhor lugar possível para passagem. A amplitude do local e a velocidade, então, são vencidas de tal maneira que o lugar perde totalmente a importância, pois o que está em jogo é justamente vencer o espaço. Desse modo, a neblina se torna um não lugar, levando-nos a concluir que não lugares possuem a importância de nos levarem para a conquista dos espaços de maneira a progredir além deles. Simplificando, para ficar claro, mesmo para aqueles que não têm intimidade com uma bicicleta: se vamos a uma festa e não nos sentimos bem naquele lugar, tendemos a sair dali em direção a outro lugar. Para isso, nós nos jogamos no espaço. O espaço, então, é libertador e a festa, neste caso, um não lugar.

Navegar no CF em meio à neblina exige do cicloturista uma visão aguçada, mas exige, também, o desenvolvimento de outros sentidos. Às vezes, é necessário excluir alguns indicadores visuais e se concentrar nas evidências sensíveis, que o Caminho apresenta, tais como: o ângulo do solo, as formas arredondas ou pontiagudas dos barrancos, os sons do caminho e os cheiros entre outros.

Segundo Tuan (1983), os grupos humanos variam quanto à habilidade e ao conhecimento espacial. Os cicloturistas, por exemplo, navegam pelo CF de diversas maneiras: guiados pelas setas amarelas, através de croquis, pelo mapa disponibilizado no passaporte da fé, por que memorizaram o Caminho, por que o estudaram virtualmente ou por que foram se informando ao longo dele.

As setas amarelas, um mapa ou um croqui para sociedades letradas com informações básicas de direção e orientação é o meio mais simples e eficiente de se transmitir orientação geográfica e conceituar as orientações espaciais. Por outro lado, narrar a orientação espacial é um dos problemas mais difíceis, uma vez que é preciso descrever as referências espaciais simultaneamente. Além disso, as pessoas estão acostumadas com os pontos de referência de seus lugares habituais. Alguns cicloturistas, muitos motivados até pela desorientação intencional, optam por se informar no CF, com os moradores locais, o sentido de direção do Caminho. Nesses casos, é importante observar o conhecimento do ambiente físico e o impacto das habilidades espaciais, que produzem.

Alguns moradores do CF jamais se aventuraram em percorrê-lo até Aparecida/SP. No entanto, são conhecedores daquele lugar onde residem. Ao descreverem informações espaciais para os cicloturistas, tendem a relacionar a direção em relação a objetos físicos ou acidentes geográficos, que fazem parte do seu cotidiano. Assim, a árvore grande, o buraco na pista, a curva acentuada, o *top* do morro e a casa abandonada, entre outros, são indicadores de direção. Talvez, isso fique mais claro em meio a sociedades urbanizadas, que possuem vários pontos de referência: a papelaria x, o sinaleiro da esquina tal, e assim por diante. Na zona rural, a orientação se dá em relação ao meio rural e a sutileza do olhar se volta para as origens da direção geográfica em relação ao meio. Talvez, por isso, alguns cicloturistas acham divertido se orientarem dessa maneira, pois a aventura é decifrar os símbolos da orientação, desenvolver e treinar a habilidade espacial. A habilidade espacial, então, consciente ou inconsciente, é uma das motivações para percorrer o CF para muitos cicloturistas, mas, principalmente, para os aventureiros.

Vencida a neblina e as pedras de Pedrinhas, o cicloturista irá descer até o Vale do Paraíba por um trecho final de apenas 26 km até Aparecida/SP. Há um pequeno descenso de 893 m de altitude para 529 m, percorrido em aproximadamente 10 Km por estrada de terra, e, no restante, em linha reta, por rodovia asfaltada. O cicloturista irá enfrentar aí um asfalto irregular, com pouca sinalização, praticamente sem acostamento, sendo cada vez maior a presença do tráfego de veículos até atingir o perímetro urbano de Aparecida/SP.

A fim de apresentação e análise, gostaríamos de dividir esse trecho do CF em duas partes: o vale propriamente dito e o centro urbano de Aparecida/SP. Optamos por tal análise, uma vez que a sensação que se tem é que são duas cicloviagens completamente diferentes em um trecho tão curto, como se o cicloturista fosse sacado do CF e jogado dentro de um perímetro urbano com novas espacialidades, como bem pontuou o cicloturista Flávio Paulino Martins

(2021). Portanto, toda a sensibilidade em relação aos sinais naturais adquiridos ao longo do CF parece ser substituída pelos sinais da selva de pedra.

Até atingir um pequeno vale nos últimos quilômetros para chegar à Aparecida/SP, o cicloturista circulou por 300 km em um sobe e desce de montanhas, ziguezagueou por caminhos, realizou curvas em cotovelo, descidas inclinadas, emocionou-se em meio as matas, mirantes fabulosos; enfim, vivenciou experiências climáticas, sonoras, táteis e de belezas cênicas no CF, que fazem com que quase todos os nossos entrevistados terminassem nossa conversa com uma frase clássica: “Todos deveriam percorrer o CF pelo menos uma vez na vida”. Todavia, uma questão continua nos incomodando: por que os cicloturistas somente fizeram referências às montanhas do Caminho, e não citaram os vales? O que significa pedalar por um vale?

Pedalar por um vale significa pedalar em relação ao alto, à montanha. Segundo Dardel (2011, p. 39), a “a alta montanha ‘se ergue’ acima do vale e ‘se destaca’ do maciço vizinho valorizada pelas vertentes que ‘lhe fazem face’”. Poderíamos dizer, então, que, assim como a alta montanha “se ergue” no vale e “se destaca”, o baixo vale “se destaca” por “ser erguido” à condição de vale pela montanha.

A experiência geográfica é cúmplice de nossa subjetividade e, como tal, quando estamos pedalando por um vale, não estamos ao lado dele. Estamos nele. Porém, ele só estará em nós se tivermos uma oportunidade excepcional de compreendê-lo como um lugar, e não como um espaço qualquer; o Vale do Paraíba, antes de ser o vale do Rio Paraíba do cicloturista, que o cruza.

Embora o vale não exerça as mesmas percepções em todas as pessoas, para nós e muitos cicloturistas, que tivemos oportunidade em observar e pedalar lado a lado, ele parece ser absolutamente generoso e não cobrar absolutamente nada do cicloturista, diferentemente da montanha, que parece desafiar o cicloturista para o sofrimento da subida e os perigos das descidas. A montanha, muitas vezes, é rígida e ríspida e cobra atitude de quem quer enfrentá-la. O vale, por outro lado, generosamente, acolhe o cicloturista em uma imensidão reta, que o cerca de espaço. Se a montanha induz a visão para cima e para baixo, o vale a induz para frente e em 360 graus. O vale é uma dimensão espacial de liberdade, que, dificilmente, as montanhas conseguem ser. Algumas vezes, as montanhas são desanimadoras. Elas prendem em suas dificuldades. Os vales, não. Eles nos soltam.

O cicloturista, no CF, sobe uma montanha e desce outra continuamente. Alguns cicloturistas dizem que, para realizar o CF, tem de “ter opinião”; ou seja, coragem e força de

vontade para subir e descer montanhas. O vale, por outro lado, liberta a opinião e, democraticamente, o cicloturista é dono de seu nariz e o prazer é deslizar em um lugar reto.

O vale, para o cicloturista, é lugar para passear, pedalar em cadência e, por que não, olhar para trás e mirar a SM com um certo orgulho de conquista. A montanha, por outro lado, tem algo de soberbo, ao passo que o vale parece não ter. Ele é humilde.

Os vales, em uma leitura atenta de Tuan (2005), podem exercer várias funções em um território, tais como: paisagens de medo, lugares de plantações, locais populosos, lugares sagrados, morada dos animais selvagens e lugares míticos. No CF, o Vale do Paraíba exerce algumas dessas funções.

O vale pode expressar tristeza. Quando os cicloturistas, por algum motivo qualquer, não conseguem realizar o CF, algumas pessoas podem se referir a ele como “fulano de tal está triste, em um vale de lágrimas”. Dificilmente, diriam que está se sentindo em um “vale de alegria”. Talvez, pelo fato de os vales receberem as águas, façam com que a expressão “vale de lágrimas” seja utilizada. Por outro lado, se fossem bem-sucedidos, utilizariam como metáfora as montanhas: “fulano de tal sente-se nas alturas”. Particularmente, é sintomático notarmos como a espacialidade geográfica está em nossa vida cotidiana sem que percebamos. Nesse nosso exemplo, há uma finitude da espacialização do solo para explicar os sentimentos humanos. O vale pode ensejar tristeza e uma paisagem do medo.

Outra função do vale pode ser a de um lugar de plantações. Ao longo de diversos vales no CF, por exemplo, encontram-se plantações de banana, roças de milho, mandioca, batata, enfim, lugares onde, geralmente, há a presença de água em abundância. Nesses vales, percebemos que o verde da plantação é de uma cor mais viva e a terra cheira vida. Os vales, nesses casos, em oposição às montanhas, parecem ser aliados destas, uma vez que a água carregada montanha abaixo acaba, inevitavelmente, parando nos vales. Os vales, então, mais do que bioindicadores da lixiviação do solo, são uma extensão viva das montanhas. Tudo o que os homens fizerem nas montanhas irá se refletir nos vales. O que queremos dizer com isso é que os homens possuem grande responsabilidade sobre as montanhas. No entanto, como elas vêm sendo tratadas e agredidas ambientalmente, as suas consequências chegam para o povo, que mora no vale.

A localização da montanha, segundo Dardel (2011), é resultado das relações recíprocas entre lugares-acontecimentos, ou seja, lugares delimitados como locais qualificados com sentidos de acontecimentos específicos, que estão, porém, em sintonia com aquele lugar. A localização do vale é, também, uma relação recíproca de lugar-acontecimento. Sendo assim, o

quanto à ameaça de ônibus, automóveis, caminhões e pedestres, além de outros veículos e obstáculos.

A Basílica de Aparecida recebe quase um milhão de turistas por ano (Gaudiumpress, 2021). São pessoas vindas de todas as partes do Brasil e do mundo, principalmente aos finais de semana e nos feriados, o que faz com que o trânsito, geralmente na região central, próximo à Basílica e a outros pontos turísticos, fique carregado e engarrafado. Além disso, outros fatores de risco se acumulam, como: muitas pessoas que atravessam as principais avenidas fora das faixas de pedestres, diversos buracos em ruas e em vias de acesso à cidade e o congestionamento de veículos que adentram o estacionamento da Basílica (Rosado, 2021).

O trânsito em Aparecida/SP é um exemplo do que ocorre com o cicloturismo urbano no Brasil; isto é, uma prática, que, ainda, enfrenta problemas, como o descaso de autoridades quanto à manutenção das vias e o desrespeito dos motoristas em relação a dividir o espaço com os cicloturistas e ciclistas (Cini; Guimarães, 2017).

Acidentes de trânsito envolvendo bicicletas, geralmente, são subnotificados, o que indica um sub-registro de dados, subestimando o número real de vítimas (Silva, 2016). Carmo e Valente (2017), analisando fichas de atendimento de ambulatório médico no Santuário Nacional de Aparecida, entre os anos de 2011 e 2014, em um total de 95.011 pessoas, apontam que a maior procura por assistência médica foi de pessoas idosas (33%), do sexo feminino (59%) e provenientes da Região Sudeste (79%). Infelizmente, nada é comentado sobre os acidentes com ciclistas. Já Sousa, Bahia e Constantino (2016, p. 3686), analisando os sistemas de informação sobre acidentes envolvendo ciclistas⁹¹ em capitais do País e no Distrito Federal, descobriram que, no ano de 2014, “foram registrados 1.652 atendimentos referentes a acidentes de transporte terrestre envolvendo ciclistas”, cujo perfil era de 75,1% (1.241) do sexo masculino e 28% (463) tinha entre 20 e 39 anos.

Os dados quanto aos acidentes de trânsito terrestre envolvendo bicicletas em Aparecida/SP e, principalmente, no CF, ainda são insuficientes para tirarmos conclusões. Entretanto, acreditamos que existam e sejam subnotificados. Por um lado, isso revela que, talvez, não sejam acidentes fatais. Caso contrário, teriam visibilidade na grande mídia. Por outro

⁹¹ Os autores analisaram o Boletim de Ocorrência Policial (BO), o Boletim de Registro de Acidentes de Trânsito do DENATRAN, a Comunicação de Acidentes do Trabalho (CAT), o Sistema de Informações Hospitalares do SUS (SIH/ SUS), o Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM/SUS) e o Sistema de Vigilância de Violências e Acidentes (VIVA – componente inquérito). O VIVA Inquérito analisou os atendimentos realizados em serviços de urgência e emergência em 24 capitais e no Distrito Federal, além de 11 municípios selecionados (Sousa; Bahia; Constantino, 2016).

lado, não nos permitem ter uma visão clara quanto aos acidentes envolvendo cicloturistas no CF.

Geralmente, as bicicletas não possuem espelhos retrovisores, luzes sinalizadoras e nem tampouco buzina, o que dificulta a visualização dela. Pedalar no trecho de 3 km envolve viver os problemas de qualquer grande centro urbano do Brasil, tais como: desrespeito dos motoristas em relação aos cicloturistas e falta de estacionamento ou paraciclos para bicicletas entre tantos outros. Aparecida/SP oferece uma ciclofaixa na avenida principal. Porém, o respeito às bicicletas não se reduz apenas a isso. O que percebemos é que a bicicleta, ainda, é vista com desconfiança.

O cicloturista necessita de uma atenção redobrada em relação ao trânsito quando adentra Aparecida/SP. Normalmente, como a cicloviagem vinha ocorrendo em relativa tranquilidade na estrada de terra, o cicloturista tende a se distrair quando entra na zona urbana. A falta de atenção e a ansiedade em atingir o objetivo da chegada levam alguns cicloturistas a se envolverem em acidentes. Diante disso, o cicloturista necessita de novas habilidades espaciais para percorrer um trecho final do CF de apenas 3 km entre Potim/SP e Aparecida/SP, uma habilidade de mover-se por entre veículos e pessoas. Os olhos, os ouvidos, o tato, o cheiro e o equilíbrio devem estar apurados e atentos.

Atravessar um trecho tão curto entre Potim/SP e Aparecida/SP deveria ser algo corriqueiro, mas o movimento da bicicleta, a que dá sentido ao ato de pedalar, cede à tensão da dirigibilidade em relação ao espaço. Para piorar a situação, muitos motoristas de veículos da região sentem-se invadidos por cicloturistas com roupas coloridas e nada fazem para facilitar, jogando os seus veículos sobre as bicicletas. Presenciamos vários momentos de imprudência de carros em relação às bicicletas em Aparecida/SP, até mesmo dentro do estacionamento da Basílica. Um cicloturista, que abordamos em Aparecida/SP, nos disse que toda a felicidade que sentia ao percorrer o CF se desfez em relação ao trânsito e ao comércio da localidade.

Parece que a vida diária nas sociedades modernas estabelece uma dinâmica de velocidade para as pessoas, que conduzem os veículos como se estivessem correndo contra o tempo. A velocidade média de uma bicicleta – levando-se em consideração aspectos particulares do trânsito nas grandes capitais do País em relação à origem, ao destino dos trajetos rotineiros e ao tempo do percurso – é de, aproximadamente, 15 km/h (Miranda; Citadin; Alves, 2009). Podem parecer pouco 15 km para um motorista de carro, por exemplo. No entanto, para uma bicicleta, é uma velocidade considerável. O que acontece na prática é que, dificilmente, o cicloturista alcança a velocidade de 15 km em um grande centro urbano.

A visibilidade dos cicloturistas durante a travessia no perímetro urbano em Aparecida/SP é invadida por movimentos e cores. Além disso, os sons invadem a percepção. Tendo como referência Deleuze e Guattari (1997), partimos do pressuposto de que a urbe produz subjetividades, sendo que, ao mesmo tempo, é produto dela própria. Assim, subjetivamente, sons e cheiros se misturam. O cicloturista, um nômade que até então vinha deslizando pelo CF, por estradas de terra, montanhas, vazios, florestas etc., agora chegou ao seu destino, um ponto final do trajeto.

O nômade tem um território, segue trajetos costumeiros, vai de um ponto a outro, não ignora os pontos (ponto de água, de habitação, de assembleia, etc.) Mas a questão é diferenciar o que é princípio do que é somente consequência na vida nômade. Em primeiro lugar, ainda que os pontos determinem trajetos, estão estritamente subordinados aos trajetos que eles determinam, ao contrário do que sucede no caso do sedentário. O ponto de água só existe para ser abandonado, e todo ponto é uma alternância e só existe como alternância. Um trajeto está sempre entre dois pontos, mas o entre-dois tomou toda a consistência, e goza de uma autonomia bem como de uma direção próprias. A vida do nômade é *intermezzo*. Até os elementos de seu hábitat estão concebidos em função do trajeto que não para de mobilizá-los. O nômade não é de modo algum o migrante, pois o migrante vai principalmente de um ponto a outro, ainda que este outro ponto seja incerto, imprevisto ou mal localizado. Mas o nômade só vai de um ponto a outro por consequência e necessidade de fato; em princípio, os pontos são para ele alternâncias num trajeto (Deleuze; Guattari, 1997, p. 42).

À luz de Deleuze e Guattari (1997), o cicloturista é, para nós, um nômade, que seguiu um trajeto costumeiro, ou seja, o CF, que, bem ou mal, dependendo da experiência de cada um, subordinou o trajeto e foi subordinado por ele. A alternância se deu na própria estrada, no próprio Caminho, dando significados para que a cicloviagem acontecesse. Os elementos do hábitat do Caminho – capelas, florestas, montanhas, lazer, fé, esporte, turismo etc. – mobilizaram os cicloturistas e, muito provavelmente, continuarão mobilizando após o término da cicloviagem. Assim, apoiando-nos nos ombros desses filósofos, os cicloturistas saíram de Águas da Prata/SP em direção à Aparecida/SP por necessidades e consequências construídas subjetivamente.

Enquanto há pouco tempo os cicloturistas no CF ouviam ruídos da natureza e não os localizavam com precisão no espaço os seus emissores, no grande centro urbano, os ruídos estão localizados em cima, embaixo, nos lados, na frente e atrás da bicicleta. Ou seja, são sons, na maioria das vezes, já conhecidos do homem moderno. Há uma profusão sonora vinda de todos os lados: o barulho dos motores, as buzinas, as diversas conversas dos transeuntes, as músicas que se misturam e uma quantidade de sons que descentralizam a atenção para a pilotagem.

A profusão de sons dos grandes municípios parece demarcar o território. Segundo Deleuze e Guatarri (1997, p. 139), o “território é de fato um ato, que afeta os meios e os ritmos, que os ‘territorializa’. O território é o produto de uma territorialização dos meios e dos ritmos”. Os meios, nesse caso, são os instrumentos dos grandes municípios, podendo ser entendidos como os motores à combustão. Os ritmos são os sons, que são emitidos, dando a ideia de velocidade, embora, talvez, na maioria das vezes, os veículos nem consigam desempenhar a velocidade, que os motoristas gostariam.

Aparecida/SP, através de suas veias, ou seja, de suas ruas, é um território, que desperta outras sensibilidades; um caminho, agora urbano, que propicia novas experiências para os cicloturistas, agradáveis para uns e muito desagradáveis para outros.

Deleuze e Guatarri (1997) entendem que o território é um agenciamento. Isto é, trata-se de um lugar, que chamam de territorial e exprime territorialidade, que excede o organismo e o meio, em uma relação entre ambos, ultrapassando o próprio agenciamento. Ora, os ruídos dos centros urbanos não exprimem territorialidade demarcando seus espaços? Trata-se, por exemplo, dos sons do comércio, que, com suas propagandas, demarcam as calçadas. Os sons dos veículos, que demarcam os espaços da rua, ocupam os estacionamentos, limitam as pessoas e afastam os cicloturistas. Os espaços, então, determinam a territorialização. Mas, o espaço, invadido e disputado pelo som, é mais contundente que o próprio espaço, uma vez que atinge o ouvido de todos.

O que queremos dizer e, talvez, fique mais claro, diz respeito ao exemplo, além do som, dos cheiros, que os cicloturistas enfrentam ao adentrarem em Aparecida/SP. Os cheiros que os cicloturistas sentem são: o gás carbônico dos veículos, o fedor do Rio Paraíba do Sul e o fedor do lixo nas calçadas, entre tantos outros. Toda a magia da topofilia do CF parece ser substituída pela topofagia do grande centro urbano e, este, parece feder por inteiro! Mas, o grande centro urbano é, também, paisagem. Se, para uns, ela pode ser fétida, talvez, para outros, seja bela e aconchegante. Muito provavelmente, a Basílica de Aparecida amenize ou até faça desaparecer uma paisagem urbana poluída. Chegar até a entrada do templo religioso, seja para os fiéis ou não fiéis, é, sem sombra de dúvidas, uma experiência gratificante, pois é como coroar a ciclovagem.

Os cicloturistas adentram o complexo turístico e se dirigem à Basílica. Alguns se ajoelham em sinal de agradecimento. Outros fotografam-se em frente ao monumental prédio de tijolos, descansam sentados no chão e não se preocupam em visitar a igreja, pois o trajeto foi cumprido. Realizaram o CF. Outros circulam em torno da Basílica, abastecem-se com água e

vão descansar em algum hotel, para retornarem ao lar no outro dia. Outros, ainda, geralmente os cicloturistas solo, que não possuem carro de apoio, dirigem-se à rodoviária para retornarem de ônibus para suas casas ou retornarão no CF fazendo o caminho ao contrário. E o CF? Um desafio com vários significados...

6 CONCLUSÃO

Embora tenhamos iniciado o doutorado em Estudos do Lazer em 2018 no PPGIEL/EEFFTO/UFMG, esta tese é, também, o resultado de muitos questionamentos, que carregávamos em nossas ciclovias desde a inauguração do CF. Não temos a pretensão de responder a uma infinidade de indagações sobre um dos caminhos mais procurados no Brasil para a prática do cicloturismo. Apesar disso, após o trabalho empírico *in loco*, acreditamos que algumas conclusões a que chegamos possam contribuir para um debate tão importante quanto é o cicloturismo em uma rota de peregrinação.

Lugares para ciclovijar em segurança pelo Brasil, ainda, são raros e pontuais, sendo o CF, talvez, uma feliz exceção. Conquanto apresente uma série de questões em relação ao universo do cicloturismo em geral, o Caminho é uma ótima oportunidade para todos aqueles, que desejam se iniciar no mundo do pedal.

Mesmo que nossa pesquisa não tenha um caráter quantitativo, ela revelou que o CF é um local utilizado, em sua maior parte, por homens brancos, cuja faixa etária está entre os 34 e 39 anos de idade. Julgando pela tecnologia, materiais e qualidade das bicicletas utilizadas bem como pela estrutura que os cicloturistas mobilizam para a ciclovijagem, afirmamos, com segurança, que se trata, em sua maior parte, de um público com médio e alto poderes aquisitivos. Ainda, a maior parte desses cicloturistas é do estado de São Paulo e, muito provavelmente, da capital. Infelizmente, devido ao perfil elitizado de uma volumosa parte dos cicloturistas bem como dos gastos, que envolvem a prática, o cicloturismo, que acontece no CF, ainda, não é democrático e acessível para muitos brasileiros.

O percurso que os cicloturistas costumam iniciar o Caminho parte de Águas da Prata/SP, justamente no ponto inicial. Entretanto, temos observado que, após a pandemia da COVID-19, os ramais secundários ao ramal principal têm atraído muitos cicloturistas. Esse é um fenômeno recente, que necessita de mais estudos.

As formas como o cicloturismo acontece no CF podem ser divididas de quatro maneiras: primeiramente e, a mais frequente, são os cicloturistas em grupo, seguida pelos cicloturistas em dupla, os sozinhos e, por fim, os organizadores de eventos. As três primeiras formas acontecem por iniciativa própria, amadora e de organização autônoma, sendo as agências de turismo profissionais as menos presentes no Caminho, embora já observemos, nos últimos anos, uma maior presença delas. Já os cicloturistas organizadores de eventos utilizam-se de trechos do CF para promoverem passeios. A observação quanto às formas de utilizarem o CF vai ao encontro

de nossos entrevistados. Assim, entre os 27 cicloturistas, 19 percorriam o caminho em grupo, seis em dupla e um sozinho.

As formas de pedalar possuem características próprias, com vantagens e desvantagens. Descobrimos que os cicloturistas em grupo veem vantagem nessa forma de pedalar, uma vez que se sentem seguros e organizados. A desvantagem, como concordamos com Oliveira e Anunciação (2003), é que as tomadas de decisões da ciclovagem ficam circunscritas a algumas pessoas, sobrepondo, no geral, as decisões coletivas a alguns desejos individuais. No cicloturismo em dupla, a principal vantagem é que existe uma divisão de despesas e um sentimento de segurança. Tirando esse fator, vantagens e desvantagens são relativas, porque, se houver sintonia na dupla, a ciclovagem será agradável; caso contrário, poderá se tornar muito desconfortável. Vale destacarmos, ainda, que as mulheres parecem preferir andar em dupla como medida de segurança e proteção. No cicloturismo solo, a autonomia é a grande vantagem, testando os limites de liberdade do cicloturista. Segundo o professor Panosso Netto (2010), as ciclovagens solo possibilitam preencher um vazio sem subterfúgios e colocam o cicloturista em contato com o mundo e com ele mesmo. Concordamos, também com o professor Maffesoli (2001), que entende que o viajante estabelece um mundo paralelo com a ideia de uma ausência de regras e leis. No imaginário coletivo, então, é um nômade errante. A desvantagem do cicloturismo sozinho diz respeito à segurança, sendo sempre um risco a ser considerado. Por fim, no cicloturismo de eventos, a vantagem é que há promoção para o uso da bicicleta e o desenvolvimento cultural e pessoal dos cicloturistas. Além disso, gera um ganho financeiro para os organizadores. A desvantagem é que o cicloturismo fica restrito a horários de saída e chegada e à limitação de um percurso.

Concluimos, a partir de nossas entrevistas, que a principal motivação para que o cicloturismo ocorra no CF são questões relacionadas à fé. Daí, definimos os cicloturistas como bicigrinos e ciclromeiros. A segunda motivação está relacionada ao turismo. Assim, são os cicloturistas-turistas, que concentram as suas atenções nos lugares de visitação, na bicicleta e na própria A terceira motivação está relacionada à velocidade, o que classificamos como cicloturistas de velocidade. Geralmente, são cicloturistas, que estão em busca de uma espécie de cicloturismo esportivo. A quarta motivação vem dos cicloturistas excursionistas ou cicloexcursionistas, cujos passeios se dão ao longo de um dia, em finais de semana e em menos de 24 horas. A quinta motivação vem da ideia de aventura. É o que chamamos de cicloturista de aventura ou cicloaventureiros. Normalmente, são moradores do entorno do CF, que praticam o cicloturismo aos finais de semana. A sexta motivação, por fim, são os cicloturistas

organizadores de eventos e passeios turísticos. São cicloturistas, que estão motivados pela empolgação de organizar eventos.

Apesar de todas essas motivações apontadas, a principal conclusão a que chegamos, a partir das entrevistas em relação às motivações para os cicloturistas percorrerem o CF, diz respeito às paisagens. Foi quase unanimidade dos nossos entrevistados que as paisagens do Caminho são lugares diferenciados, que despertam os mais intensos sentimentos. Assim, concordamos com Dardel (2015) ao afirmar que as paisagens naturais se destacam como lugares, que dão singularidade única ao espaço geográfico. Nesse sentido, nossos cicloturistas entrevistados destacaram, entre as paisagens, o papel desempenhado pelas montanhas. Para muitos, são lugares sagrados; para outros, lugares de perceberem a natureza; para outros, ainda, na verdade, para muitos cicloturistas, são lugares difíceis de serem conquistados pedalando. Portanto, nós entendemos que muitos cicloturistas entendem o CF como uma grande matéria bruta em que as montanhas se tornam encontros pessoais. Esses encontros podem despertar a topofilia (o amor à terra) ou topofobia (o medo da terra), como bem expõe Tuan (1983). O fato é que as montanhas não passam despercebidas pelos cicloturistas.

REFERÊNCIAS

A12. **Santuário Nacional Aparecida**. Estacionamento e trânsito. Disponível em: www.a12.com/santuario/servicos/estacionamento-e-transito. Acesso em: 15 out. 2020.

AACF/ESTATUTO. **Estatuto Social da AACF** – Associação dos Amigos do Caminho da Fé Águas da Prata – Estado de São Paulo. 22 de fev. de 2019. Registro de Imóveis e Anexos, São João da Boa Vista, São Paulo. Disponível em: <https://caminhodafe.com.br/ptbr/wp-content/uploads/2019/07/Estatuto-Social-2019.pdf>. Acesso em:

ABADE, Geltil Cirqueira; TIGRE, João Paulo de Oliveira Brito; JUNSEIRA, Leo de Oliveira; MACIEL, Victor Raposo; FERNANDES, Gabriel Raposo; MOURA, Ivan Gilson. O impacto da Covid-19 na saúde mental do brasileiro. **Revista Eletrônica Acervo Científico – REAC**, v. 44, 2023. ISSN 2595-7899.

ABAPA. CAMINHO PASSOS DE ANCHIETA. Disponível em: <http://www.abapa.org.br>. Acesso em: 23 mar. 2021.

ALBERTO, João. **João Alberto**: inédito. Paraisópolis/MG, 19 de set. 2020. Entrevista concedida a Roberto Marin Viestel.

ALENCAR, Thiago Ayala Melo Di; MATIAS, Karinna Ferreira de Sousa. Efeitos de diferentes tipos de pedais sobre variáveis biomecânicas e fisiológicas no ciclismo. **Revista Movimenta**, Universidade Estadual de Goiás, Anápolis/GO, v. 3, n. 1, p. 29-39, 2010.

ALENCAR, Thiago Ayala Melo Di; MATIAS, Karinna F. de Sousa; AGUIAR, Bruno do Couto. Lesões Agudas em Ciclistas. **Revista Movimenta**, v. 5, n. 3, p. 247-256, 2012.

ALMEIDA, Carolina Farnetani de; PEREIRA, Renata Baesso. A rede urbana no oeste do Rio Sapucaí na 2ª metade do século XVIII Cabo Verde: arraial, freguesia e vila. **Urbana: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**, Campinas, SP, v. 10, n. 1, p. 131-159, 2018.

ALMEIDA, Isabel Duarte de; ABRANJA, Nuno Alexandre. Turismo e sustentabilidade. **Cogitur: Journal of Tourism Studies**, Lisboa, n. 2, p. 15-31, jan. 2009.

ANDERSON, Robert. **Cinquenta bolsas que mudaram o mundo**. Belo Horizonte: Autêntica, 2011.

ANDRADE, Carolina Paes de; MARCELLINO, Nelson Carvalho. O lazer, a periferia da metrópole e os jovens: algumas relações. **Licere**, Belo Horizonte, v. 14, n. 2, jun. 2011.

ANDRADE, Victor; RODRIGUES, Juliano Martins (Coord. ger.). **A economia da bicicleta no Brasil** – 2018. Associação Brasileira do Setor de Bicicleta (Aliança Bike). Laboratório de Mobilidade Sustentável (LABMOB). Banco Itaú. Instituto Clima e Sociedade. 2018.

ANGELI, Margarita N. Barreto. **Planejamento e organização em turismo**. Campinas, SP: Papirus, 1991.

AQUINO, Estela M. *et al.* Medidas de distanciamento social no controle da pandemia de COVID-19: potenciais impactos e desafios no Brasil. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 25, supl. 1, p. 2423-2446, 2020.

ARAÚJO, Rafael. **Rafael Araújo**: inédito. Paraisópolis, 19 set. 2020. Entrevista concedida a Roberto Marin Viestel.

ARENAS, Oscar Iván Salazar. Fervor y marginalidad de las ciclomovilidades en Colombia (1950-1970). **Revista Colombiana de Sociología**, Universidad Nacional de Colombia, v. 39, n. 2, p. 49-67.

ARRUDA, Luciene Vieira de *et al.* Elos e flagelos na relação sociedade-natureza: em busca da conscientização ambiental para preservar a vida. **Revista Brasileira de Educação Ambiental (REVBEA)**, São Paulo, v. 15, n. 4, p. 279-300, 2020.

ASPRINO, Rafael. **Rafaela Asprino**: inédito. Borda da Mata, 03 jul. 2020. Entrevista concedida a Roberto Marin Viestel.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO (ALESP). **Lei nº 10.426, de 8 de dezembro de 1971**. Dispõe sobre a criação das estâncias. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1971/lei-10426-08.12.1971.html>. Acesso em:

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

ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS CAMINHO DA FÉ. Águas da Prata, 2020. Disponível em: www.caminhodafe.com.br. Acesso em: 8 maio 2020.

AVIGHI, Carlos Marcos. “Turismo, globalização e cultura”. *In*: LAGE, Beatriz Helena Gelas; MILONE, Paulo César (Org.). **Turismo: teoria e prática**. São Paulo: Altas, 2000.

BARBOSA, Antônio Flávio. **Avifauna de uma mata de Araucária e Podocarpus do Parque Estadual de Campos do Jordão**. 1992. 191 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Florestais) – Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz”, Universidade de São Paulo, Piracicaba, 1992.

BARBOSA, Leonardo Martins. A crise da Primeira República e o surgimento da oposição legítima no Brasil. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 35, n. 75, p. 95-114, jan./abr. 2022.

BARCELOS, Fernanda Tavares; SILVA, Édison Renato; BARTHOLO, Roberto. Análise da potencialidade de atrativos turísticos naturais: o método “Geomorphological Assessment (GA)” utilizado para fins Geoturísticos. **Anais do Seminário da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Turismo (ANPTUR)**. 2016.

BARRETO, Margarita. **Manual de iniciação ao estudo do turismo**. Campinas, SP: Papyrus, 1999. (Coleção Turismo).

BARROS, Jorge Gomes do Cravo. **Glossário de termos geológicos e ambientais aplicados às geociências**. Brasília: ESMPU, 2006.

BARTOLETTI, Carolina Teixeira. **Gestão participativa como proposta para aproximar os visitantes do cuidado da área natural**: o manejo de uma trilha de *mountain bike*. 2022. 120 f. Tese (Doutorado em Ciências) – Centro de Energia Nuclear na Agricultura, Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz”, Universidade de São Paulo, Piracicaba, 2022.

BASTOS, Raquel; CORRÊA, Roberto. Ciclomobilidade interurbana: análise e proposta para implementação de infraestrutura cicloviária entre as cidades de Niterói e São Gonçalo. *In*: RIBEIRO, Gladyston (Coord. ger.). **Anais do 19º Rio de Transporte**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2022.

BAUMAN, Zygmunt. **Medo líquido**. Rio de Janeiro: J. Zahar, 2008.

BEIGUELMAN, Giselle. **Coronavida**: pandemia, cidade e cultura urbana. São Paulo: ECidade, 2020.

BELOTTO, José Carvalho Assunção. **Ciclomobilidade**: um estudo de caso sobre a participação da UFPR na implantação do Cicloparaná – Programa Paranaense de Mobilidade Não Motorizada por Bicicleta.. 2017. 141 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Territorial Sustentável) – Universidade Federal do Paraná – Setor Litoral. Matinhos, 2017.

BENETTI, Jordão; HAMMERL, Priscila Christine. Por uma cidade turística: a história da estância de Campos do Jordão – SP. **Anais do XV Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (ENANPUR)**, v. 15, n. 1, 2013.

BENI, Mário Carlos. **Análise Estrutural do Turismo**. São Paulo: SENAC/SP, 1998.

BENI, Mário Carlos. Conceituando turismo rural, agroturismo, turismo ecológico e ecoturismo. *In*: BARRETTO, Margarita; TAMANINI, Elizabeth (Org.). **Redescobrimos a ecologia no turismo**. Caxias do Sul: EDUCS, 2002.

BENI, Mário Carlos. **Políticas e planejamento do turismo no Brasil**. São Paulo: Aleph, 2006.

BERALDO, Beatriz; BOM, Olga. A moda sobre rodas: bicicletas, vestuários e comportamentos femininos. *In*: **Congresso Internacional de Comunicação e Consumo**. . São Paulo: Programa de Pós-graduação Stricto Sensu em Comunicação e Práticas de Consumo da Escola Superior de Propaganda e Marketing, 2018.

BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo**: exercícios de paisagem. Rio de Janeiro: Ed. da UERJ, 2014.

BITTENCOURT, Renato Nunes. Pandemia, isolamento social e colapso global. **Revista Espaço Acadêmico**, Ano 19, n. 221, mar./abr. 2020.

BOMPA, Tudor. O. **A Periodização no Treinamento Esportivo**. São Paulo: Manole. 2001.

BORTOLETTO, Guilherme Engelman. **LGBTQIA+**: identidade e alteridade na comunidade. 2019. 32 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Gestão de Produção Cultural) – Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Brasília: DENATRAN, 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm. Acesso em: 28 mar. 2020.

BRASIL. **Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000**. Sistema Nacional de Unidades de Conservação. Brasília: Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos, 2000.

BRASIL. Governo do Estado do Paraná. **Lei nº 20.354, de 14 de outubro de 2020**. Assembleia Legislativa do Estado do Paraná. Lei do Cicloturismo. 2020. Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/pr/lei-ordinaria-n-20354-2020-parana-institui-a-lei-do-cicloturismo>. Acesso em:

BRASIL. Ministério das Cidades. **Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil**. Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Brasília/DF: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Agrário. **Programa Nacional de Turismo Rural na Agricultura Familiar**. Brasília/DF: Secretaria de Agricultura Familiar, 2004. (CD-ROM).

BRASIL. Ministério do Turismo. **Regulamentação, normalização e certificação em turismo de aventura**. Relatório diagnóstico. Brasília: Ministério do Turismo, 2005.

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

BRASIL. Ministério do Turismo. **Ecoturismo**: orientações básicas. Brasília: Ministério do Turismo, 2010a.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo Cultural**: orientações básicas. 3. ed. Brasília: Ministério do Turismo, 2010b.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Arcabouço e diretrizes**. Ações de Gestão do Conhecimento para o Aprimoramento da Política Nacional de Turismo. Brasília: Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, 2014.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Publicações. Segmentação do Turismo – Marcos Conceituais**. Brasília: Ministério do Turismo, 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/centrais-de-conteudo-/publicacoes/segmentacao-do-turismo>. Acesso em:

BRASIL. Presidência da República. **Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Decreto nº 7.381, de 2 de dezembro de 2010**. Brasília, 2010. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/decreto/d7381.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%207.381%2C%20DE%2

02%20DE%20DEZEMBRO%20DE,est%C3%ADmulo%20ao%20setor%20tur%C3%ADstico%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs. Acesso em:

BRASIL. Secretaria de Turismo de Minas Gerais. Circuito da Estrada Real. Lei Estadual 13.173/99. Programa de Incentivo ao Desenvolvimento do Potencial Turístico da Estrada Real. **Diário [do] Executivo de Minas Gerais**, 21 jan. 1999.

BRASIL. **Turismo de aventura**: orientações básicas. Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

BRICALLI, Luiz Carlos. **Estudo das tipologias do Turismo Rural** – Alfredo Chaves (ES). Santa Maria: Facos, 2005.

BRITO, Marcelo; MAGALHÃES, Sérgio Paz. **Guia Brasileiro de Sinalização Turística**. 2. ed. Dados eletrônicos (1 arquivo PDF). Brasília: IPHAN, 2021.

BRUHNS, Heloísa Turini. No ritmo da aventura: explorando sensações e emoções. In: MARINHO, Alcyane.; BRUHNS, Heloísa Turini (Org.). **Turismo, lazer e natureza**. São Paulo: Manole, 2003.

BUCIOLI, Patrícia Castello. O consumo do espaço nas cidades de Aparecida, Campos do Jordão e São Luís do Paraitinga. In: **V Seminário da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Turismo**. Belo Horizonte, 25-26 ago. 2008.

BUENO, Cecília; PARDO, Fernanda Leo; REIFF, Fernando; VINHA, Valéria da. **Ecoturismo responsável e seus fundamentos**. Rio de Janeiro: Technical Books, 2011.

BUSARELLO, Mônica Tatiana Bunese; REIS, Clóvis. Circuito de cicloturismo e transformações territoriais no Médio Vale do Itajaí/SC (2006/2018). **Revista Brasileira de Planejamento e Desenvolvimento**. Curitiba, v. 12, n. 1, p. 106-121, jan./abr. 2023.

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

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

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Biografia**, 2022. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.leg.br/vereador/renata-falzoni>. Acesso em:

CAMINHO DA FÉ. **Site**. 2021. Disponível em: <https://caminhodafe.com.br>. Acesso em: 20 fev. 2021.

CAMINHO DA FÉ. **Manual de Identidade Visual e Aplicações da Marca**. 2020. Disponível em: <https://caminhodafe.com.br/ptbr/wp-content/uploads/2019/06/manual2018.pdf>. Acesso em: 8 maio 2020.

CAMINHO DA LUZ. 2021. Disponível em: www.caminhodaluz.org.br. Acesso em: 23 mar. 2021.

CAMINHO DA PRECE. 2021. Disponível em: www.caminhodaprece.com.br/v2/. Acesso em: 15 fev. 2021.

CAMINHO DAS MISSÕES. 2021. Disponível em: www.caminhodasmissoes.com.br. Acesso em: 23 mar. 2021.

CAMINHO DE NHÁ CHICA. 2021. Disponível em: www.caminhodenhachica.com/nhachica-2/. Acesso em: 25 fev. 2021.

CAMINHO DO SOL. 2021. Disponível em: www.caminhodosol.org.br. Acesso em: 23 mar. 2021.

CAMPANHOLA, Carlos; SILVA, José G. da. O turismo como nova fonte de renda para o pequeno agricultor brasileiro. *In: ALMEIDA, Joaquim Anécio; RIEDL, Mário (Org.). Turismo rural: ecologia, lazer e desenvolvimento*. Bauru, SP: EDUSC, 2000.

CAMY, L. R. B. S.; BONFIM, I. de O. B.; SCHEUER, L. Cycling tourism and cycling sport events tourism on the Estrada Parque Piraputanga/Mato Grosso do Sul, Brazil: possibilities for local development. **Cenário. Revista Interdisciplinar em Turismo e Território**, Brasília, v. 10, n. 2, 2022.

CANABARRO, A. J. M.; AMADORI, M. P. Análise de movimento aplicada a definição de requisitos de projeto de vestuário para ciclista. *In: 18º Congresso Brasileiro de Ergonomia – Ergonomia e Desenvolvimento dos Indivíduos e Organizações*. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2016.

CARDONE, Giuliano. **Giuliano Cardone**: inédito. Borda da Mata, 11 set. 2020. Entrevista concedida a Roberto Marin Viestel.

CARLI, M. F. N. O Uso da Bicicleta para Além do Esporte: Mobilidade Urbana nas Cidades. *In: XIII Congresso de Ciências da Comunicação na Região Sul*. Chapecó, SC, 31 maio/2 jun. 2012. Disponível em: <http://www.intercom.org.br/papers/regionais/sul2012/resumos/R30-1560-1.pdf>.

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

CARNEIRO, Juliana; ALLIS, Thiago. Como se move o turismo durante a pandemia da COVID-19? **Revista Brasileira de Turismo (RBTUR)**, São Paulo, v. 15, n. 1, p. 2212, 2021.

CARNEIRO, Sandra Maria Corrêa de Sá. Novas peregrinações brasileiras e suas interfaces com o turismo. **Ciências Sociais e Religião**, Porto Alegre, ano 6, n. 6, p. 71-100, out. 2004.

CAVALLARI, Guilherme. **Manual de mountain bike & cicloturismo**: conceitos, equipamentos e técnicas. São Paulo: Kalapalo, 2012.

CENTRO DE ESTUDOS E PESQUISAS EM EMERGÊNCIAS E DESASTRES EM SAÚDE (CEPEDES). Fundação Oswaldo Cruz. **Saúde mental e Atenção Psicossocial na Pandemia COVID-19: Recomendações gerais**. Brasília: Ministério da Saúde, 2020.

CÉZAR, Therbio Felipe M. A fascinante história das bicicletas de montanha. **Revista Bicicleta**, 9 dez. 2019. Disponível em: <https://revistabicicleta.com/mountain-biking/a-fascinante-historia-das-bicicletas-de-montanha/#:~:text=MTB%20em%20terras%20brasileiras,MTB%20em%20S%C3%A3o%20Paulo%20tamb%C3%A9m>.

CHEIBUB, Bernardo Lazary; FREITAS, João Alcântara. O lazer e as (i)mobilidades: reflexões sobre as desigualdades em tempos de pandemia. **Licere**, Belo Horizonte, v. 23, n. 4, dez. 2020.

CHEVALIER, Jean; GHEERBRANT, Alain. **Dicionário de símbolos**. 10. ed. Coordenação Carlos Sussekind. Tradução Vera da Costa e Silva *et al.* Rio de Janeiro: J. Olympio, 1996.

CHIDA, Mônica Cardoso. **Proposta de plano de marketing para os serviços de acolhimento a visitantes na Igreja de Frei Galvão em Guaratinguetá (SP)**. 2012. 60 f. Trabalho de Graduação (Graduação em Engenharia de Produção Mecânica) – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP Guaratinguetá), Guaratinguetá, 2012.

CINI, L. G.; GUIMARÃES, V. L. O cicloturismo no turismo religioso: perfis de viajantes pela Rota Franciscana Frei Galvão com destino à Aparecida – SP. *In*: EDRA, F. P. M.; DECASTRO, J.; SALDANHA, L. (Org.). **Cicloturismo urbano em foco**. Niterói: Faculdade de Turismo e Hotelaria/Universidade Federal Fluminense, 2017. p. 34-43.

CINTRA, Fernando. **Guia das 100 subidas mais difíceis do Brasil**. 2016. Disponível em: <https://www.aventilha.com.br/subidas-mais-dificeis-de-minas-gerais/>. Acesso em: 11 abr. 2019.

CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL. Breve histórico do cicloturismo no Brasil. Disponível em: <http://www.clubedecicloturismo.com.br/artigos-1/55-filosofando/530-breve-historico-do-cicloturismo-no-brasil>. Acesso em: 30 mar. 2020.

COHEN, Erik. Nomads from affluence: notes on the phenomenon of drifter- tourism. **International Journal of Comparative Sociology**, n. 14, p. 89-103, 1973.

COHEN, Erik. *In*: RICHARDS, Greeg; WILSON, Julie (Ed). **The global nomad: backpacker travel in theory and practice** edited. Clevedon, England, Buffalo, Nova York: Channel View Publications, 2004.

COLANTUONO, Aline Correia de Sousa. A segmentação da demanda turística no mercado brasileiro e as políticas de fomento ao setor. **Turismo: Estudos & Práticas (RTEP/UERN)**, Mossoró/RN, v. 5, n. 2, jul./dez. 2016.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. **Manual para instalação de paraciclos na cidade de São Paulo**. São Paulo: Departamento de Planejamentos, Estudos e Projetos Ciclovitários, 2015.

CONFORTO, Débora; VIEIRA, Maristela Compagnoni. *Smartphone* na Escola: da discussão disciplinar para a pedagogia. **Latin American Journal of Computing**, v. 2, p. 43-54, 2015.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito**. Sinalização Ciclovitária. 2022. v. 8.

CORBAR, Sandra Dalila; GRIMM, Isabel Jurema. A pandemia de COVID-19 e os impactos no setor do turismo em Curitiba (PR): uma análise preliminar. **Ateliê do Turismo. Dossiê Turismo em Tempos de Pandemia**, Campo Grande/MS, v. 4, n. 2(1), p. 1-26, ago./dez. 2020.

CORBIN, Alain. **O território do vazio: a praia e o imaginário ocidental**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

COSTA, Alexandro Passos da. **Alexandro Passos da Costa**: inédito. Borda da Mata, 04 jan. 2020. Entrevista concedida a Roberto Marin Viestel.

COSTA, Marcela da Silva. **Um índice de mobilidade urbana sustentável**. 2008. 275 f. Tese (Doutorado em Engenharia Civil, Área de Concentração: Transportes) –Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

COSTA, Vera Lúcia Menezes. **Esportes de aventura e risco calculado na montanha: um mergulho no imaginário**. São Paulo: Manole, 2000.

CRUZ, Cícero Ferraz. **Fazendas do Sul de Minas Gerais: arquitetura rural nos séculos XVII e XIX**. 2008. 358 f. Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

CZERWONKA, M. **Benefícios da bicicleta para a saúde**. Curitiba: 2016.

DALOSTO, João Augusto Dunck; COLTURATO, Silvio César Oliveira; PASQUALETTO, Antônio. **Estradas vicinais de terra: estudo técnico da rodovia MT-336**. Goiânia: Enciclopédia Biosfera, 2016.

DARDEL, Eric. **O homem e a terra: natureza da realidade geográfica**. São Paulo: Perspectiva, 2011.

DARDEL, Eric. **O homem e a terra: natureza da realidade geográfica**. São Paulo: Perspectiva, 2015.

DELAUNOIS, Audrey. **Evaluation du cyclotourisme comme produit phare de la saison estivale en Valais**. 2014. 124 f. Bachelor – Haute Ecole de Gestion et Tourisme, Filière Tourisme, Suisse, Valais-Wallis, 2014.

DELEUZE, G; GUATTARI, F. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia**. São Paulo: Ed. 34, 1997. v. 5.

DESCHAMPS, Silvia Regina; DOMINGUES FILHO, Luiz Antônio. Motivos e benefícios psicológicos que levam os indivíduos dos sexos masculino e feminino a praticarem o ciclismo indoor. **Revista Brasileira de Ciência e Movimento**, v. 13, n. 2, p. 27-32, 2005.

DESLANDES, Márcio. European Cyclist's Federation – ECF. *In:* EDRA, Fátima Priscila Morela. **Cicloturismo: Reflexões e Experiências Contemporâneas**. Faculdade de Turismo e Hotelaria. Rio de Janeiro: Niterói, 2019.

DEUS, Fernanda Monteiro Lobão de; EDRA, Fátima Priscila Morela. Cenário do Cicloturismo Brasileiro: publicações, divulgações e roteiros. **Podium – Sport, Leisure and Tourism Review**, São Paulo, v. 12, n. 2, p. 192-225, maio 2023.

DIAS, Cleber; SOUZA, Eliza Salgado de. Ciclismo e comércio em Manaus, 1898-1907. **Revista de História Regional**, v. 25, n. 2, p. 459-487, 2020.

DIAS, Cleber; SOUZA NETO, Georgino Jorge de; SILVA, Igor Maciel da; MAYOR, Sarah Soutto. História do Futebol em Minas Gerais. **Tempos Gerais – Revista de Ciências Sociais e História**, Universidade Federal de São João del-Rei, n. 6, 2014

D'HUBERT, François. **En qu'ête d'évasion: le voyage cyclotouriste dans la France de l'entre-deux guerres**. Histoire des sociétés occidentales contemporaines (XIXe-XXIe siècles). Paris: Université Paris 1 (Panthéon-Sorbonne), 2014.

DIDI-HUBERMAN, Georges. **O que nos vemos, o que nos olha**. Porto: Dafne, 2011.

DUARTE, Adriana; SANCHES, Regina Aparecida; LIMA, Fernando Soares de; QUEIRÓZ, Raiana Santiago. Technological innovations in the production of sportwear: from conventional production to Industry 4.0. **Management & Development**, v. 18, n. 1, p. 19-25, 2020.

DUARTE, Fábio; MEDEIROS, Rafael. A bicicleta no Brasil: transporte ou brinquedo? O imaginário da mobilidade urbana. *In:* MIRANDA, Antônio C. M. **Brasil não motorizado: coletânea de artigos sobre mobilidade urbana**. Curitiba: LaBmol, 2013.

DUMAZEDIER, Joffre. **Lazer e cultura popular**. São Paulo: Perspectiva, 1976.

EDRA, Fátima Priscila Morela; DECASTRO, J.; SALDANHA, L. (Org.) **Cicloturismo urbano em foco**. Niterói: FTH/UFF, 2017.

EDRA, Fátima Priscila Morela; FALBO, Letícia; TEIXEIRA, Camila. Cicloturismo, potencial adormecido em Niterói. **Revista de Turismo Contemporâneo**, Natal, v. 7, n. 2, p. 321-340, jul./dez. 2019.

ESTEBAN, José Burgos. **El ciclismo como actividad turística em España**. 2013. 77 f. Trabajo Fin de Máster (Dirección y Plnaificación del Turismo) – Universidad de Olviedo. Astúrias, España, 2013.

ESTEVEVES, João José Pissarra Nunes. **Espaço público e democracia: comunicação, processos de sentido e identidades sociais**. Lisboa: Instituto de Comunicação Social, 2003. (Cadernos universitários; 15).

FARIAS, Heitor Soares de. O avanço da Covid-19 e o isolamento social como estratégia para redução da vulnerabilidade. Espaço e Economia. **Revista Brasileira de Geografia Econômica**, Ano 9, n. 17, 2020.

FERNANDES, Gonçalo J. Poeta. Áreas de montanha e turismo. Conflitos e complementaridades na apropriação do território. *In*: **1º Congresso de Desenvolvimento Regional de Cabo Verde. 15º Congresso da APDR. 2º Congresso Lusófono de Ciência Regional. 3º Congresso de Gestão e Conservação da Natureza**. Cabo Verde: Redes e Desenvolvimento Regional, 2009.

FERREIRA, Antônio Olinto. **Antônio Olinto Ferreira**: inédito. Borda da Mata, 04 jul. 2020. Entrevista concedida a Roberto Marin Viestel.

FERREIRA, Antônio Olinto. **No Guidão da Liberdade**: A incrível história do brasileiro que fez a volta ao mundo em uma bicicleta. São Paulo: Editores Gráficos Unidos, 2012.

FERREIRA, Antônio Olinto; ASPRINO, Rafaela. **Guia Caminho da Fé**: para ciclistas e caminhantes. 5. ed. São Paulo: A. O. Ferreira, 2018. CDD-918.104.

FERREIRA, L. F.; COUTINHO, M. C. B. Ecoturismo: a importância da capacitação Profissional do condutor ambiental local. *In*: Gestão ambiental e sustentabilidade no turismo. Barueri, SP: Manole, 2010. p. 349-381.

FIGUEIREDO, Sílvia Lima. **Viagens e viajantes**. São Paulo: Annablume, 2010.

FONSECA, Maria Aparecida Pontes da; TODESCO, Carolina; SILVA, Rodrigo Cardoso. **A interiorização do turismo no Brasil [recurso eletrônico]**. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022.

FONTANELLA, Bruno José Barcellos; MAGDANELO JÚNIOR, Ronis. Saturação teórica em pesquisas qualitativas: contribuições psicanalíticas. **Psicologia em Estudo**, Maringá, v. 17, n. 1, jan./mar. 2012.

FRIZZO, Natalia; TELMO, Ana Clara; MILANI, Bárbara; FÓRLEO, Carolina; AMARAL, Caroline; CONY, Daniela; SANTOS, Daniela dos SANTOS; VETTORAZI, Daniel; PEREIRA, Giovanni; SEGRANFREDO, Eveli. **Campanha Caloi a favor da igualdade no trânsito**. Porto Alegre, RS: Intercom-Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação. XIX Prêmio Expocom-2012 – Exposição da Pesquisa Experimental em Comunicação. Escola Superior de Publicidade e Propaganda (ESPM-Sul), 2012.

FUNDAÇÃO FLORESTAL. **Plano de Manejo do Parque Estadual de Campos do Jordão**. São Paulo: Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Governo do Estado de São Paulo, 2015.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Perfil de Minas Gerais**. Disponível em: <http://www.fjp.mg.gov.br/index.php/docman/cei/perfil-de-minas-gerais/499-perfil-de-minas-gerais-2013/file>.

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

GAMBETA, Wilson Roberto. **A bola rolou**. O Velódromo Paulista e os espetáculos de futebol. 2013. 408 f. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

GÂNDARA, J. M. G.; GIMENES, M. H. S. G.; MASCARENHAS, R. G. Reflexões sobre o Turismo Gastronômico na perspectiva da sociedade dos sonhos. *In*: PANOSSO NETTO, A.; ANSARAH, M. G. (Org.). **Segmentação do mercado turístico** – estudos, produtos e perspectivas. Barueri: Manole, 2009.

GARCIA, Eliana. **Breve histórico do Cicloturismo no Brasil**. s.d. Disponível em: <http://www.clubedecicloturismo.com.br/artigos-1/55-filosofando/530-breve-historico-do-cicloturismo-no-brasil>. Acesso em: 10 jul. 2023.

GAUDIUMPRESS. **Aparecida**: em 2020, pandemia fez cair 75% de peregrinações ao Santuário. 2021. Disponível em: www.gaudiumpress.org/content/aparecida-em-2020-pandemia-fez-cair-75-de-peregrinacoes-ao-santuario/. Acesso em: 23 fev. 2021.

GERMINIANI, Haudrey. Caminho da Fé: peregrinação e turismo na contemporaneidade. **Revista de Ciências Humanas**, Viçosa, n. 1, 2015.

GIMENES-MINASSE, Maria Henriqueta Sperandio Garcia. Turismo Gastronômico como objeto de pesquisa: análise das publicações em periódicos brasileiros (2005-2017). **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, São Paulo, v. 14, n. 1, p. 92-111, jan./abr. 2020.

GLOBO.COM, C **Em 3 anos, malha cicloviária mais que dobra de tamanho nas capitais do país**. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/em-3-anos-malha-cicloviaria-mais-que-dobra-de-tamanho-nas-capitais-do-pais.ghtml>. Acesso em:

GOMES, Christianne Luce. **Significados de recreação e lazer no Brasil**: reflexões a partir da análise de experiências institucionais (1926-1964). 2003. 321 f. Tese (Doutorado em Educação) – Faculdade de Educação, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2003.

GOMES, Christianne Luce; ELIZALDE, Rodrigo. **Horizontes Latino-Americanos do Lazer**. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2012.

GONÇALVES, Elizabeth Regina Jesumary. Versão nacional do Caminho de Santiago de Compostela. *In*: INTERCOM – **Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação, XXVI Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação**. Belo Horizonte, 2-6 set. 2003.

GONÇALVES JÚNIOR, Luiz; CARMO, Clayton da Silva; COLLOCA, Edson Aparecido; CORRÊA, Denise Aparecida. Projeto de Educação Ambiental e Lazer (PEDAL): dialogando a partir do cicloturismo na escola. **Licere**, Belo Horizonte, v. 14, n. 4, dez. 2011.

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

GONZÁLES, Natália Varela. **Impactos dos jogos olímpicos Rio 2016 no ciclismo brasileiro: as novas tecnologias na prática e na gestão no olhar de treinadores olímpicos**. 2021. 210 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Humano e Tecnologias) – Instituto de Biociências, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Rio Claro, 2021.

GRATÃO, Lúcia Helena Batista. Ecologia da Paisagem ao Sabor da Terra. In: SEABRA, Giovani (Org.). **Educação Ambiental**, João Pessoa: UFPB, 2009. p. 25-38.

GRATÃO, Lúcia Helena Batista; MARANDOLA JÚNIOR, Eduardo. Sabor da, na e para Geografia. **Geosul**, Florianópolis, v. 26, n. 51, p. 59-74, jan./jun. 2011.

GUERRA, Fredy Costa; ABRAHÃO, Cesar Augusto Franca; QUEIROZ, Lelles Gabriel Damasceno; ZINATO, Karolinne de Lourdes; SIQUEIRA, Rodrigo; SANTOS, Rodrigo Otávio dos; TOLENTINO, Chineyder Corrêa. Frequência cardíaca e produção de lactato no *Mountain bike cross country* olímpico. **Coleção Pesquisa em Educação Física**, Várzea Paulista, v. 13, n. 2, 2014.

GUIMARÃES, Antônio Teodoro Ribeiro. Ensaio: O princípio da Bicicleta: revisitando a mudança organizacional. **Revista Capital Científico**, Guarapuava/PR, v. 7, n. 1, jan./dez. 2009.

GUIMARÃES, Solange T. de Lima. Reflexões a respeito da paisagem vivida, toponímia e topofobia à luz dos estudos sobre experiência, percepção e interpretação ambiental. **Geosul**, Florianópolis, v. 17, n. 33, p. 117-141, jan./jun. 2002.

GUIMARÃES, W. C. de S. **O Crepúsculo em Santiago: a jornada do peregrino rumo à religiosidade e a descoberta analítica**. 2008. 116 f. Dissertação (Mestrado em Ciências da Religião) – Programa Ciências da Religião, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008.

GUTH, Daniel (Coord. ger.). **Pesquisa Anual do Comércio Varejista**. Aliança Brasileira do Setor de Bicycletas. Banco Itaú. Dez. 2022. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/comercio-varejista-2022/>. Acesso em:

HAMMERL, Priscila Christine. Campos do Jordão (SP): de estância de saúde à estância turística. In: **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História**. Associação Nacional do Professores Universitários de História (ANPUH). São Paulo, jul. 2011.

HASHIMOTO, Francisco. **Ventos de Outono**. São Paulo: Arte & Ciência, 1998.

HERDER, Johann Gottfried. Zum Sinn des Gefühls. Tradução Hugo Ramos Xavier Régis. **Pólemos**, v. 10, n. 18, 2020.

HESS, Remi. O momento do diário de pesquisa na educação. **Ambiente e Educação**, FURG, Rio Grande, v. 14, 2009.

HORTO FLORESTAL, **Glossário da reserva da biosfera da Mata Atlântica**. São Paulo: Horto Florestal, 2004.

HOUAISS, Antônio. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001. Disponível em: <https://houaiss.uol.com.br/pub/apps/www/v5-2/html/index.php#1>. Acesso em: 14 set. 2019.

HURTATO, Erika del Pilar Alva; RIOS, Enrique Yvan Bautista; ENCARNACION, Edith Milagros Huanca; WONG, Freddy Antonio Portal. **Plan estratégico alianza 3DC bike-shimano**. 2022. 135 f. Magíster (Administración) – Universidad de Pacífico, Lima, Peru, 2022.

IIDA, Itiro. **Ergonomia: Projeto e Produção**. São Paulo: Edgar Blücher, 1990.

JONES, C. Calvin. **Big blue book of bicycle repair**. 3 ed. United States of America, 2013.

JORNAL PANORAMA MINAS. **Departamento de Indústria, Comércio, Turismo e Cultura visita o Caminho das Capelas de Inconfidentes**. 2021. Disponível em: <https://jornalpanoramaminas.com.br/2021/01/25/departamento-de-industria-comercio-turismo-e-cultura-visita-o-caminho-das-capelas-de-inconfidentes/>. Acesso em: 23 mar. 2021.

JUNQUEIRA, Helton. **Helton Junqueira**: inédito. Borda da Mata, 19 out. 2020. Entrevista concedida a Roberto Marin Viestel.

KRAKAUER, Jon. **Sobre homens e montanhas**. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

KRIPPENDORF, Jost. **Sociologia do Turismo**: para uma nova compreensão do lazer e das viagens. São Paulo: Aleph, 2000.

KUNDERA, Milan. **A insustentável leveza do ser**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Técnicas de pesquisa**. 6. ed. São Paulo: Atlas. 2006.

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Fundação Calouste Gulbenkian e Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, s.d.

LANZILLOTTA, A. de S. **Cicloturismo**: por uma diversificação do turismo realizado na cidade do Rio de Janeiro. 2013. 90 f. Monografia (Graduação em Turismo) – Faculdade de Turismo e Hotelaria, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2013.

LE BRETON, David. Aqueles que vão para o mar. O risco e o mar. **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, Campinas, v. 28, n. 3, p. 9-19, maio 2007.

LEMO, Letícia Lindenberg; HARKOT, Marina Kohler; SANTORO, Paula Freire; RAMOS, Isis Bernardo. Mulheres, por que não pedalam? Por que há menos mulheres do que homens usando bicicleta em São Paulo, Brasil? **Revista Transporte y Territorio**, v. 16, p. 68-92, 2017.

LEÓN, Pablo. Quando a rua é nossa. **El País**, Bogotá, 22 nov. 2015, Internacional. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2015/11/19/internacional/1447955142_607993.html. Acesso em:

LIBERATTI, Ângela Inês; SILVA, Paulo Fernandes da. Cafés Brasileiros: Patrimônios, Histórias e Sabores. **Revista Empreenda UNITOLEDO**, Araçatuba, v. 3, n. 1, p. 231-244, jan./jul. 2019.

LICHT, Henrique. **Ciclismo no Rio Grande do Sul**. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, s.d.

LIMA, Marisa Mello. **Uma admirável marcha da esperança: o Caminho da Fé e a corporeidade na peregrinação**. 2015. 114 f. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Faculdade de Educação Física, Universidade de Brasília, Brasília, 2015.

LIMA, Rossano Cabral. Distanciamento e isolamento sociais pela Covid-19 no Brasil: impactos na saúde mental. **Physis: Revista de Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 30, n. 2, e300214, 2020.

LIMA, Vinícius Gonçalves. **Prescrição de treinamento online para atletas de Mountain bike**. 2016. 25 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Educação Física) – Faculdade de Ciências da Educação e Saúde, Centro Universitário de Brasília, Brasília, 2016.

LOBO, Heros Augusto Santos. Aspectos Gerais do Programa de Uso Público do Parque Estadual de Campos do Jordão-SP. *In: Anais Uso Público em Unidades de Conservação*. Niterói, v. 2, n. 4, 2014.

LÓPEZ NETTO, Amazile. **Políticas públicas para o desenvolvimento rural sustentável em ambientes de montanha no Brasil e na Argentina**. 2013. 184 f. Tese (Doutorado em Políticas Públicas) – Programa de Pós-graduação em Ciência, Tecnologia e Inovação em Agropecuária, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, Rio de Janeiro, 2013.

LUNA CORTÉS, G. Las fuentes de información empleadas por los turistas vacacionales em los destinos turísticos. **Investigaciones Turísticas**, Universitat de València, n. 4, p. 132-139, jul./dic. 2012.

MACEDO, H. **A história da bicicleta e o cicloturismo no Brasil**. São Paulo: [s.n.], 2011.

MACHADO, Vivian da Silva Garelli. A bicicleta como um veículo feminista: a relação entre o cicloativismo e o feminismo nas cidades de Niterói e Rio de Janeiro. 13º Mundos de Mulheres. Seminário Internacional Fazendo Gênero. 11 & 13th Women's Worlds Congress **Anais Eletrônicos...** Florianópolis, 2017.

MAFFESOLI, Michel. **Sobre o nomadismo: vagabundagens pós-modernas**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

MAFFESOLI, Michel. **O instante eterno: o retorno do trágico nas sociedades pós-modernas**. São Paulo: Zouk, 2003.

MALTA, Deborah Carvalho; SZWARCOWALD, Célia Landmann; BARROS, Marilisa Berti de Azevedo; GOMES, Crizian Saar; MACHADO, Ísis Eloah; SOUZA JÚNIOR, Paulo Roberto Borge de; ROMERO, Dalia Elena; LIMA, Margareth Guimarães; DAMACENA, Giseli Nogueira; PINA, Maria de Fátima; FREITAS, Maria Imaculada de Fátima; WERNECK, André Oliveira; SILVA, Danilo Rodrigues da; AZEVEDO, Luiz Otávio; GRACIE, Renata. A pandemia de Covid-19 e as mudanças no estilo de vida dos brasileiros adultos: um estudo transversal, 2020. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, Brasília, v. 29, n. 4, e2020407, 2020.

MANFIOLETE, Leandro Dri; AGUIAR, Carmen Maria. Cicloturismo, corpo e qualidade de vida. *In*: ANTÚNEZ, Andrés Eduardo Aguirre; SAFRA, Gilberto; FERREIRA, Maristela Vendramel. *In: Anais do I Congresso Internacional Pessoa e Comunidade: Fenomenologia, Psicologia e Teologia e III Colóquio Internacional de Humanidades e Humanização em Saúde*. Instituto de Psicologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

MANZINI, Eduardo José. A entrevista na pesquisa social. **Didática**, São Paulo, v. 26/27, p. 149-158, 1990/1991.

MANZINI, Eduardo José. Análise de artigo da Revista Brasileira de Educação Especial (1992-2002). **Revista Brasileira de Educação Especial**, Marília: Unesp, v. 9, n. 1, p. 13-23, 2003a.

MANZINI, Eduardo José. Considerações sobre a elaboração de roteiro para entrevista semiestruturada. *In*: MARQUEZINE, Maria Cristina; ALMEIDA, Maria Amélia; OMOTE, Sadao (Org.). **Colóquios sobre pesquisa em Educação Especial**. Londrina: Eduel, 2003b. p. 11-25.

MANZINI, Eduardo José. Uso da entrevista em dissertações e teses produzidas em um programa de pós-graduação em educação. **Revista Percursos – NEMO**, Maringá: UEM, v. 4., n. 2, p. 149-171, 2012.

MARANDOLA JÚNIOR, Eduardo. Sabor enquanto experiência geográfica: por uma geografia hedonista. **Geograficidade**, v. 1, n. 1, verão 2012.

MARCELLINO, Nelson Carvalho. **Estudos do lazer**: uma introdução. 4. ed. Campinas: Autores Associados, 2006.

MARCELLINO, Nelson Carvalho. Lazer e qualidade de vida. *In*: MOREIRA, W. W. (Org.). **Qualidade de vida**: complexidade e educação. 2. ed. Campinas: Papirus, 2007.

MARINHO, Alcyane. Atividades recreativas e ecoturismo: a natureza como parceira no brincar. *In*: SCHWARTZ, Gisele Maria (Org.). **Atividades recreativas**. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 2004.

MARINHO, Alcyane. Lazer, natureza, viagens e aventura: novos referentes. *In*: MARINHO, Alcyane.; BRUHNS, Heloísa Turini (Org.). **Viagens, lazer e esporte**: o espaço da natureza. São Paulo: Manole, 2006.

MARINHO, Alcyane. Lazer, Aventura e Risco: reflexões sobre atividades realizadas na natureza. **Movimento**, Porto Alegre, v. 14, n. 2, p. 181-206, maio/ago. 2008.

MARIÑO, Suzi; MORAES, Anamaria; PEQUINI, Paolo. Bicletas para uso personalizado: recomendações antropométricas. *In: 9º Congresso Brasileiro de Pesquisa e Desenvolvimento em Design*. Disponível em: <http://blogs.anhembibr/ congressodesign/anais/artigos/69850.pdf>. Acesso em:

MARTÍNEZ, Luis. La observación y el diario de campo en la definición de un tema de investigación. **Revista perfiles libertadores**, Bogotá, 2007.

MARTINS, Ana Luiza. **A história do café**. São Paulo: Contexto, 2017.

MATOS, Vanina Matos; BARCELLOS, Christovam; CAMARGO, Luiz Octávio de Lima. Vulnerabilidade e problemas de saúde em viagem: a visão do turista na cidade do Rio de Janeiro. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 18, n. 1, p. 85-94, 2013.

MATSUURA, Oscar T. (Org.). **História da astronomia no Brasil (2013)**. Recife: Companhia Editora de Pernambuco, 2014.

MEDINA, Cremilda de Araújo. **Entrevista: o diálogo possível**. São Paulo: Ática, 2001.

MELO, A. S. E.; MAIA FILHO, O. N.; CHAVES, H. V. Lewin e a pesquisa-ação: gênese, aplicação e finalidade. **Fractal: Revista de Psicologia**, v. 28, n. 1, p. 153-159, jan./abr. 2016.

MELO, Victor Andrade de; SCHETINO, André. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. **Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 17, n. 1, p. 111-134, jan./abr. 2009.

MENDES, A. C. **Peregrinos a Santiago de Compostela: Uma Etnografia do Caminho Português**. 2009. 80 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social e Cultural) – Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2009.

MENDES, Bruna de Castro; REJOWSKI, Mirian; CAVENAGHI, Airton José Cavenaghi. Documentos oficiais norteadores do planejamento turístico: uma análise sobre Campos do Jordão (SP, Brasil). **Revista Turismo & Cidades**, São Luís, v. 4, n. 9, p. 81-105, jan./jun. 2022.

MENEZES, Saulo dos Santos. **Território e circulação: crítica ao planejamento estatal e proposta de mobilidade urbana em ciclovias para Tabatinga-DF**. 2021. 89 f. Monografia (Graduação em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade de Brasília, Brasília, 2021.

MIARA, Marcos Antônio; FERNANDES, Diogo Luders; MAGANHOTTO, Ronaldo Ferreira. Cicloturismo na “Rota dos Tropeiros”. *In: II Fórum Internacional de Turismo do Iguassu*, Foz do Iguaçu, PR, 2008.

MICHAELIS. **Dicionário prático da língua português**. São Paulo: Melhoramentos, 2010.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Inventário da Oferta Turística**. Brasília, DF: Ministério do Turismo, 2011.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Glossário do turismo**: compilação de termos publicados por Ministério do Turismo e Embratur nos últimos 15 anos. Brasília, DF: Ministério do Turismo, 2018.

MINAYO, M. C. de S.; DESLANDES, S. F.; GOMES, R. **Pesquisa social**: teoria, método e criatividade. Petrópolis: Vozes, 2015.

MIRANDA, Antônio Carlos de Mattos. **Ciclorrota, alternativa para uso da bicicleta em vias calmas nas metrópoles**. Rio de Janeiro: Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu, 2017.

MIRANDA, Antônio Carlos de Mattos; CITADIN, Larissa L. Bernardi; ALVES, Everaldo Valenga. A importância das ciclofaixas na reinserção da bicicleta no trânsito urbano das grandes cidades. *In: 17º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito*. Curitiba, PR, set. 2009.

MOLINARI, Milena de Paula; BABINI, Maurizio. A terminologia do domínio do ciclismo no Brasil: casos de variação entre os termos que denominam as partes principais da bicicleta de estrada. **Estudos Linguísticos**, v. 49, n. 2, p. 920-937, jun. 2020.

MORAES, Fernanda T.; JIMÉNEZ-RUEDA, Jairo R. Fisiografia da região do planalto de Poços de Caldas, MG/SP. **Revista Brasileira de Geociências**, v. 38, n. 1, p. 196-208, mar. 2008. Disponível em: <http://www.sbgeo.org.br>. Acesso em: 3 abr. 2019.

MORAES, Ronaldo Dreissig de. **O ciclismo nos clubes de Porto Alegre/RS**: entre o passado e o presente. 2014. 62 f. Dissertação (Mestrado em Ciências do Movimento Humano) – Escola de Educação Física, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014.

MORATO, Marcelo. Bogotá – Um conceito de transporte público que vai além de veículos de transporte de massa. **Revista Arq. Urb.**, Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Judas Tadeu, n. 13, jan./jun. 2015. Disponível em: <https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/266>. Acesso em:

MORÉ, Carmen Leontina Ojeda Ocampo. A “entrevista em profundidade” ou “semiestruturada”, no contexto da saúde – dilemas epistemológicos e desafios de sua construção e aplicação. **Investigação Qualitativa em Ciências Sociais**, v. 3, 2015. Disponível em: <https://proceedings.ciaiq.org/index.php/ciaiq2015/article/view/158>. Acesso em:

MOREIRA, Jaqueline Costa Castilho. **Caminho da Fé**: pedestrianismo, estados emocionais e reflexões sobre a ambiência. 2007. Dissertação (Mestrado em Ciências da Motricidade) – Instituto de Biociências do *Campus* de Rio Claro, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2007.

MOREIRA, Jaqueline Costa Castilho; SCHWARTZ, Gisele M. Caminho da Fé: reflexões sobre lazer e ambiência. **Motriz**, Rio Claro, v. 16, n. 3, p. 559-570, jul./set. 2010.

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

MOSSA, Roberto do Valle. **A bicicleta na cidade: interfaces entre a saúde e bem-estar na Agenda 2030 da ONU com a promoção da atividade física e o meio de transporte ativo em São Paulo.** 2022. 174 f. Dissertação (Mestre em Ciências) – Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

MOSSA, Roberto do Valle; LADEWIG, Iverson; UVINHA, Ricardo Ricci. O ciclismo como prática corporal: apontamentos históricos, desenvolvimento e importância. **Olimpianos – Journal of Olympic Studies**, v. 2, n. 1, 2018.

MOURA, Maria Lucia Seidl de. Idosos na pandemia, vulnerabilidade e resiliência. **Revista Brasileira de Geriatria e Gerontologia**, v. 24, n. 1, e210060, 2021.

NACIONES UNIDAS / UNWTO. **Recomendaciones internacionales para estadísticas de turismo.** Madrid; Nueva York: Naciones Unidas, 2008.

NAHAS, Markus Vinícius. **Atividade Física, Saúde e Qualidade de Vida: conceitos e sugestões para um estilo de vida ativo.** Londrina: Midigraf, 2001.

NEJELISKI, Daniel M.; ROSA, Ivana Marques; SZCZEPANIAK, F. F.; PCHECO, L. L. Metodologia e Projeto de Eco-Repositório de Compras para Ciclistas. **Design & Tecnologia**, Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, v. 9, 2015.

NERUDA, Pablo. **Residencia en la tierra.** Santiago: Editorial Nascimento, 1953.

NERY, Natália Caroline Silva; PORTUGUEZ, Anderson Pereira. O rural em tempos de pandemia: um olhar lançado ao Vale do Córrego Santa Rita (Ituiutaba/MG). *In: PORTUGUEZ, Anderson Pereira; TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi (Org.). Turismo e saúde global: pandemia, pandemônio e novos rumos para o setor no Brasil e no mundo.* Ituiutaba: Barlavento, 2021.

NEVES, Christopher Smith Bignardi *et al.* Os impactos da COVID-19 nas viagens de turistas brasileiros: conjuntura e perspectivas na eclosão e na expansão da pandemia no Brasil. **Turismo, Visão e Ação**, Balneário Camboriú, v. 23, n. 1, p. 2-25, jan./abr. 2021.

OLIVA MELGAR, José Maria. Ciclismo. Esporte e cultura na bicicleta. **Anotações. Educação Física e Esportes**, v. 4, p. 46-51, 1986.

OLIVEIRA, Cássio dos Santos e; ARONCHI, José Carlos; BORGES, Marta Poggi. Entendendo o Atrativo Turístico. **Cadernos de Atrativos Turísticos**, São Paulo: Serviço Brasileiro de Apoio às Micros e Pequenas Empresas (SEBRAE), s.d.

OLIVEIRA, Ellen Cristina dos Santos; FARIAS JÚNIOR, Orlando Caldeira de. Solidariedade e devoção: alento em tempos de pandemia. **Revista Último Andar**, São Paulo: Programa de Pós-graduação em Ciência da Religião, v. 24, n. 38, p. 48-67, jul./dez. 2021.

OLIVEIRA, Felipe Hörlle. **Utilização de bambu na construção de quadros de bicicletas.** 2009. 60 f. Trabalho de Diplomação – Escola de Engenharia, Engenharia de Materiais, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2022.

OLIVEIRA, Jonara Machado de. **Identificação de fatores que contribuem para o uso da bicicleta como transporte urbano**. 2012. 173 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.

OLIVEIRA, Raphael Gomes de. **Pedala jovem!** Desenvolvendo um conceito de bicicletaria a partir do método *TXM branding*. 2018. 137 f. Projeto de Conclusão de Curso (Graduação em Design) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2018.

OLIVEIRA, Sérgio Domingos de. Estudo de viabilidade do turismo de aventura responsável em áreas naturais da região do Pontal do Paranapanema. *In: IV Seminário da Associação Brasileira de Pesquisa e Pós-graduação em Turismo UAM*, 27-28 ago. 2007.

OLIVEIRA, Teresa Cristina Dantas. **Turismo religioso na cidade de Aparecida do Norte: Organização e Motivação**. 2017. 60 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Turismo) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017.

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

OLIVEIRA, Wanderson Kleber de; DUARTE, Elisete; FRANÇA, Giovanny Vinícius Araújo de; GARCIA, Leila Posenato. Como o Brasil pode deter a COVID-19. **Epidemiologia. Serviço de Saúde**, v. 29, n. 2, 27 abr. 2020.

OLMOS, Camilo Andrés Mora; BORCHERS, Tatianers; GUERREIRO, Cassia de Martinelli. Implementação de ciclofaixas temporárias como ferramentas de apoio à mobilidade em Bogotá, Colômbia, durante a emergência da COVID-19. *In: I Congresso Latino-americano de Desenvolvimento Sustentável. Pós-Pandemia: como será o mundo depois da crise?* 26-28 jun. 2021.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (OMT). **Indicators for the Sustainable Management of Tourism**. Report of the International Working Group of Indicators of Sustainable Tourism Organization, World Tourism Organization, Canada, 1993.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (OMT). **Mountain Tourism**. 2021. Disponível em: <https://www.unwto.org>. Acesso em:

ORNELL, Felipe; SCHUCH, Jaqueline B.; SORDI, Anne O.; KESSLER, Felix Henrique. “Pandemic fear” and COVID-19: mental health burden and strategies. **Braz J Psychiatry**, v. 42, n. 3, p. 232-235, May/June 2020.

OSÓRIO, Marcos Vinícius Santos. **Identificação de ciclorrotas: mobilidade cicloviária entre os campi centro e saúde da UFRGS**. 2018. 132 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Engenharia Civil) – Escola de Engenharia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, , 2018.

PANOSSO NETTO, Alexandre. Experiência e turismo: uma união possível. *In: PANOSSO NETTO, Alexandre; GAETA, Cecília (Org.). Turismo de experiência*. São Paulo: Ed. do SENAC São Paulo, 2010.

PAPILLON, Luiz. **O ciclismo anti-horário**: o retrato do ciclismo de pista no Brasil. Ago. 2021. Disponível em: <https://www.pelote.com.br/2021/08/o-ciclismo-anti-horario-um-retrato-do-ciclismo-de-pista-no-brasil/#:~:text=Os%20vel%C3%B3dromos%20no%20Brasil%20Atualmente%20existem%20seis%20vel%C3%B3dromos,de%20Janeiro%20Pista%20250m%2C%20 piso%20pinus%20si beriano%2C%20coberto>. Acesso em:

PARANHOS, Paulo. A Passagem bandeirante pelo caminho velho das Minas Gerais. **Revista da Associação Brasileira de Pesquisadores de História e Genealogia (ASBRAP)**, v. 11, n. 11, p. 11, 2005.

PAKMAN, Elbio Troccoli. Sobre as definições de turismo da OMT: uma contribuição à História do Pensamento Turístico. *In: XI Seminário Anual da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Turismo 2014*. Fortaleza: Universidade Estadual do Ceará, 2014.

PARK, Robert Ezra. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. *In: VELHO, Octávio Guilherme (Org.). O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.

PEDRINI, Luana. **Cicloturismo no circuito do Vale Europeu Catarinense**: um estudo do comportamento do cliente. 2013. 102 f. Dissertação (Mestrado em Turismo e Hotelaria) – Programa de Pós-graduação em Turismo e Hotelaria, Universidade do Vale do Itajaí, Balneário Camboriú, 2013.

PEQUINI, Suzi Marinõ. **A evolução tecnológica da bicicleta e suas implicações ergonômicas para a máquina humana**: problemas na coluna vertebral X bicicletas dos tipos “Speed” e “Mountain Bike”. 2000. 300 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

PEREIRA, Gláucia. Estimativa de frota de bicicletas no Brasil. **Journal of Sustainable Urban Mobility**, v. 1, n. 1, 3 mar. 2021.

PEREIRA, Marta Dantas; OLIVEIRA, Leonita Chagas de; COSTA, Cleberson Franklin Tavares; BEZERRA, Claudia Mara de Oliveira; PEREIRA, Míria Dantas. A pandemia de COVID-19, o isolamento social, consequências na saúde mental e estratégias de enfrentamento: uma revisão integrativa. **Research, Society and Development**, v. 9, n. 7, e652974548, 2020.

PERES, João Paulo Fonseca. **Ciclomobilidade**: uma alternativa para a mobilidade urbana em Goiânia. 2019. 142 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2019.

PESAVENTO, Sandra Jatagy. **História & História Cultural**. Belo Horizonte: Autêntica, 2003.

PINTO, Andrei Guimarães. **O turismo religioso em Aparecida (SP)**: aspectos históricos, urbanos e o perfil dos romeiros. 2006. 97 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2006.

PIVOTT, Cleide. **O turismo e a produção social do espaço urbano**: estudo sobre Campos do Jordão, SP. 2006. 346 f. Dissertação (Mestrado) – Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade do Vale do Paraíba, 2006.

PELLISSARI, Gisela; ROMANIUC NETO, Sérgio. *Ficus (Moraceae)* da Serra da Mantiqueira, Brasil. **Rodriguésia – Revista do Jardim Botânico do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, v. 64, n. 1, p. 91-111, 2013.

PORTO, Daniele Resende; FRANCO, Amanda Cristina. A construção do território nas cidades de lazer. *In: XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (ANPUR)*. Salvador, BA, 23-27 maio 2005.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Proposta de Plano Cicloviário do Município de São Paulo**. São Paulo: Cia de Engenharia de Tráfego, 2018. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/media/722915/PlanoCicloviario2018.pdf>. Acesso em:

PROTZEN, Gabriel Völz. **Práticas de treino de atletas brasileiros de mountain bike olímpico**. Orientador: Prof^o Dr^o Fabrício Boscolo Del Vecchio. 2021. 84f. Dissertação (Mestre em Educação Física). Universidade de Pelotas, Pelotas, RS, 2021.

PUCHER, J.; KOMANOFF, C.; SCHIMEK, P. Bicycling renaissance in North America?: Recent trends and alternative policies to promote bicycling. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, v. 33, n. 7-8, p. 625–654, set. 1999.

RECHIA, Simone; TSCHOKE, Aline; MACHADO, Gabriela Cardoso; JOUKOSKI, Simone. O lazer sobre duas rodas: uma questão de espaço, tempo e ação em Curitiba-PR. **Pensar a Prática**, Goiânia, v. 19, n. 3, jul./set. 2016.

REIS, G. G. Bem-estar espiritual e turismo: análise de relatos de peregrinos do caminho de Santiago de Compostela. **Turismo – Visão e Ação**, Camboriú, SC, v. 9, n. 2, p. 233-248, maio/ago. 2007.

RELATÓRIO DE ATIVIDADES/AACF 2017. Águas da Prata, 2017. Disponível em: <http://www.caminhodafe.com.br/ptbr/relatorio-de-atividades/>. Acesso em: 29 jun. 2019.

RELPH, Edward. Reflexões sobre a Emergência, Aspectos e Essência de Lugar. *In: MARANDOLA, E. JR.; HOLZER, W. OLIVEIRA, L. (Org.). Qual o espaço do lugar?: geografia, epistemologia, fenomenologia*. São Paulo: Perspectiva, 2014.

RESENDE, Júlio C. D. D. **Cicloturistas e suas percepções ambientais**. 2008. 141 f. Dissertação (Mestrado em Turismo e Meio Ambiente) – Centro Universitário UNA, 2008.

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**, v. 22, n. 1, abr. 2011.

RIO, Rodrigo Pires. **Ergonomia**: Fundamentos da Prática Ergonômica. Belo Horizonte: Health, 1999.

ROBIN, Francis. **Des Centraliens à l'origine de l'industrie du cycle**. Disponível em: www.centraliens.net. Acesso em: 5 jan. 2020.

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

ROSA, Maria V. de F. P. do Couto; ARNOLDI, Marlene A. G. C. **A entrevista na pesquisa qualitativa**: mecanismos para a validação dos resultados. Belo Horizonte: Autêntica, 2006.

ROSADO, Ana Maria da Cunha. **Planejamento urbano em cidade de turismo religioso**: estruturação do município de Aparecida – SP. 2021. 127 f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos, 2021.

ROVERI, Fernanda Theodoro. Rodopiando com o Saci-Pererê: movimentos do brincar na educação infantil. **Holos**, Natal, v. 30, ed.5, p. 54-63, 2014.

RUA, João; ALBUQUERQUE, Helena. Ciclovias e turismo – uma forma de integração na Europa? De Aveiro ... ao Baixo Vouga ... e à Região Centro. **Revista Turismo & Desenvolvimento**, n. 12, p. 65-79, 2009. Disponível no Repositório UPT <http://hdl.handle.net/11328/2772>.

RUSCHMANN, Doris van de Meene. **Turismo e Planejamento Sustentável**: A proteção do meio ambiente. Campinas, SP: Papirus, 1997. (Coleção Turismo).

SAINT-EXUPÉRY, Antoine de. **Terra dos Homens**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2006.

SALDANHA, Luiz Emerson da Cruz. **Análise dos padrões de governança de rotas de cicloturismo no Brasil**. 2022. 230 f. Tese (Doutorado em Engenharia de Transportes) – Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2022.

SALDANHA, Luiz Emerson da Cruz; DeCASTRO, Juliana; SOUZA, Heloant Abreu Silva de; TELLES, Rodrigo; GARCIA, Eliana; AMARAL, João Paulo Amaral; BALASSIANO, Ronaldo Balassiano. **O cicloturismo Brasileiro 2018**: relatório geral. Rio de Janeiro: Coppe-UFRJ, 2019.

SALDANHA, Luiz Emerson da Cruz; PEREIRA, Lorena de Freitas; BALASSIANO, Ronaldo; FRAGA, Carla Conceição Lana. Cicloturismo no Planejamento Integrado de Cidades e o Caso da Região Metropolitana de Curitiba. **Revista Turismo em Análise – RTA**, Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, v. 31, n. 2, p. 296-315, maio/ago. 2020.

SALDANHA, Luiz Emerson da Cruz; SANTOS, Marcio Peixoto de Sequeira; FRAGA, Carla. O papel de instrumentos de planejamento para o desenvolvimento do cicloturismo em âmbito internacional. *In*: **XIII Rio de Transportes**. Rio de Janeiro, 19-20 ago. 2015.

SANCHES, Nicolás David Ulloa. **La toma de decisiones en la Ciclovía de Bogotá**. 2020. 56 f. Trabajo presentado como requisito para obtener el título de Politólogo (Politólogo) – Universidad de La Sabana, Chía, 2020.

SANCHIS, Pierre. Peregrinação e romaria: um lugar para o turismo religioso. **Ciencias Sociales y Religión/Ciências Sociais e Religião**, Porto Alegre, Ano 8, n. 8, p. 85-97, out. 2006.

SANTAMARINA, M. Igreja apoia “Caminho de Santiago” no país. **Jornal Folha de São Paulo**, São Paulo, 22 dez. 2002. Cotidiano, p. c-1. Disponível em: <https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=15567&anchor=34951&origem=busca&pd=68c00092fb8519254f3b1d800e1fda2b>. Acesso em: 5 maio 2020.

SANTANA, Daniella Tschöke. **Praça de bolso do ciclista de Curitiba/PR**: idealização, cotidiano e o uso da bicicleta como forma de contestação. 2011. 186 f. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Universidade Federal do Paraná, 2016.

SANTOS, Alessandro Garcia Costa; MORAIS, Kamila Alves de; SOUZA, Fernanda Jorge; MENDES, Cátia Rodrigues dos S.; OLIVEIRA, Valdemar Meira de Oliveira. Análise do Perfil dos Praticantes de Mountain Bike (MTB) da Cidade de Trindade (GO). **Revista da Faculdade União Goyazes**, Trindade/GO, v. 10, n. 1, p. 22, jan./jun. 2016.

SANTOS, Cláudio; LOBO, José; LOPES, Júlio. **Bicicleta**: a cara do Rio. Rio de Janeiro: Réptil, 2010.

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

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Thayara Borzani Sanches; ALMEIDA, Marcelo Vilela de. O Mercado de Veículos de recreação no Brasil. **Turismo: Estudos & Práticas**, Mossoró, v. 6, n. 2, p. 121-149, jul./dez. 2017.

SARAMAGO, José. **Ensaio sobre a cegueira**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

SCHAFER, Raymond Murray. **O ouvido pensante**. São Paulo: Ed. Da UNESP, 1991.

SCHAFER, Raymond Murray. **A afinação do mundo**: uma exploração pioneira pela história passada e pelo estado do mais negligenciado aspecto do nosso ambiente: a paisagem sonora. São Paulo: Ed. da UNESP, 2001.

SCHAMA, Simon. **Paisagem e memória**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

SCHETINO, André Maia. **O cicloturismo como vivência crítica e criativa de lazer**. 2006. Monografia (Especialização em Lazer) – Centro de Estudos em Lazer e Recreação, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006.

SCHETINO, André Maia. A história da bicicleta e do ciclismo no Rio de Janeiro na transição do século XIX e XX. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (RIHGB)**, Rio de Janeiro, v. 169, n. 439, p. 113-130, abr./jul. 2008a.

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

SCHIAVETTIL, Alexandre; ROBIM, Maria de Jesus; MORAES, Maria Eugênia Bruck. Parque Estadual de Campos do Jordão: Avaliação Quantitativa de Visitação. **Revista Turismo em Análise**, São Paulo, v. 8, n. 2, p. 13-20, nov. 1997.

SCHWARTZ, Gislaine Maria. Atividades recreativas e sensibilização: os jogos sensitivos. *In*: SCHWARTZ, Gislaine Maria (Org.). **Atividades recreativas**. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 2004.

SCHWARTZ, Gislaine Maria. A aventura no âmbito do lazer: as AFAN em foco. *In*: SCHWARTZ, Gislaine Maria (Org.). **Aventuras na natureza**: consolidando significados. Jundiaí: Fontoura, 2006.

SECRETARIA MUNICIPAL DE TURISMO DE CAMPOS DO JORDÃO. **Campos do Jordão e o perfil de seus turistas**. Campos do Jordão: Secretaria Municipal de Turismo, 2001.

SEGOVIA, Yenifer, GRIMM, I. J. O cicloturismo na perspectiva da gestão na cidade de Curitiba (PR). *In*: EDRA, F. P. M., CASTRO, J., SALDANHA, L. E. C. (Org.). **Cicloturismo Urbano em Foco**. Niterói: FTM/UFF, 2017.

SIDWELLS, Chris. **Manual de Manutenção e Reparo de Bicicletas**. São Paulo: Ambientes e Costumes, 2012.

SILVA, Alcy de Oliveira da. **Os desafios para o uso da bicicleta no trânsito do município de Manaus**. 2017. 100f. Dissertação (Mestrado em Engenharia da Produção Profissionalizante) – Pós-graduação em Engenharia da Produção, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2017.

SILVA, Carla Maria Alves da. **A imagem dos destinos turísticos de montanha**: olhares dos residentes e dos turistas. 2011. 393 f. Tese (Doutorado em Turismo) – Universidade de Aveiro, Aveiro, Portugal, 2011.

SILVA, Cédrick Cunha Gomes da. **Meu carro é uma bike**: ciclomobilidade como política pública em metrópoles do Sul Global. 2017. 185 f. Tese (Administração Política e Planejamento Governamentais) – Programa de Pós-graduação em Administração, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.

SILVA, Cláudio Motta. **Perfil de acidentes envolvendo bicicleta na cidade do Rio de Janeiro**. 2016. 101 f. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública e Meio Ambiente) – Escola Nacional de Saúde Pública Sérgio Arouca, Fundação Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro, 2016.

SILVA, João Moreira. **Caminhando de Samambaia a Andradas**. Andradas: Pontes, 1996.

SILVA, Marcel Pereira da. **De gado a café: as ferrovias no Sul de Minas Gerais (1874-1910)**. 2012. 205 f. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2012.

SILVA, Míriam C. C.; SANTOS, Tarcyanie C. **Peregrinar para narrar: uma leitura de narrativas sobre o Caminho de Santiago de Compostela**. Associação Nacional dos Programas de Pós-graduação. Disponível em: http://www.compos.org.br/biblioteca/compos-2015-13033787-d093-4de0-b953-26f4cb4033db_2820.pdf. Acesso em:

SILVA, Renato André. **Validação de uma bicicleta ergométrica de ciclismo indoor**. 2008. 114 f. Dissertação (Mestre em Educação Física) – Universidade Católica de Brasília, Brasília, 2008.

SILVA, Renato André Sousa da; CRUZ, Carlos Janssen Gomes da; MOLINA, Guilherme Eckhardt. Práticas corporais de aventura na promoção da saúde e bem-estar: o *mountain bike* como expoente. In: MORAES FILHO, João Alves de; DANTAS, Estélio Henrique Martin; VARGAS, César Rodrigo; VALDERRAMA, Jorge Flandez. **Práticas corporais, saúde e ambientes de prática: fatos, ações e reações** [livro eletrônico]. Nova Xavantina, MG: Pantanal, 2021. v. 2, 117 p.

SILVA, Simone Costa R. da; LOBO, Fernando José Cavalcanti; TAVARES, Cláudia; MARANHÃO, Maria Lúcia Navarro; COELHO, Lyllian Ribeiro; TORRES, Henrique. A importância do GT Ciclovias para a consolidação da malha cicloviária da cidade do Rio de Janeiro. Comunicação Técnica 215. In: **18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito. VII INTRANS. Exposição Internacional de Transporte e Trânsito**. Rio de Janeiro, 18-21 out. 2011.

SILVA JÚNIOR, Reinaldo Ricarti da. **Do ciclista ao cicloativista: a praça do ciclista e o uso da bicicleta na cidade de São Paulo**. 2022. 148 f. Dissertação (Arquitetura e Urbanismo) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2022.

SILVEIRA, Emerson J. Sena da. Turismo religioso no Brasil: uma perspectiva local e global. **Turismo e Análise**, v. 18, n. 1, p. 33-51, maio 2007.

SILVEIRA, Janice Lima; MACHADO, Cláudio. Epidemiologia dos Acidentes por Animais Peçonhentos nos Municípios do Sul de Minas Gerais. **Journal Health NPEPS**, v. 2, supl. 1, p. 88-101, 2017.

SIQUEIRA, Andrea Siomara de. **Música e vida social: sentidos do Festival de Inverno de Campos do Jordão para músicos da comunidade local**. 2009. 80 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Instituto de Psicologia, Universidade de São Paulo, , 2009.

SIQUEIRA, Euler David de; REIS, Jarlene Rodrigues; OLIVEIRA, Virgílio César da Silva e. Quanto mais frio melhor: imagem e representações sociais do turista em Campos do Jordão. **Contemporânea**, v. 5, n. 1, 2007.

SKOPO, Leon. **Arqueologia e paisagem no Parque Estadual de Campos do Jordão** – Campos do Jordão, São Paulo. 2022. 54 f. Monografia (Bacharelado em Geografia) –

Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

SOARES, André Geraldo. **Circuitos de cicloturismo**: Manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros. Florianópolis: Universidade do Estado de Santa Catarina, 2010.

SONTAG, Susan. **A vontade radical**: estilos. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

SOUSA, Carlos Augusto Moreira de; BAHIA, Camila Alves; CONSTANTINO, Patrícia. Análise dos fatores associados aos acidentes de trânsito envolvendo ciclistas atendidos nas capitais brasileiras. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 21, n. 12, p. 3683-3690, 2016.

SOUSA, Rodrigo Olavo Costa; CARVALHO, Karoliny Diniz. Cicloturismo como promotor do desenvolvimento de áreas rurais: possibilidades na região do Baixo Parnaíba Maranhense. **Revista Turismo, Visão e Ação**, Balneário Camboriú, SC, v. 23, n. 2, p. 329-349, maio/ago. 2021.

SOUSA, Rodrigo Olavo Costa; CARVALHO, Karoliny Diniz. Cicloturismo e vivência criativa do lazer na região do baixo Parnaíba maranhense. *In*: PIMENTEL, Giuliano Gomes de Assis; LEÃO JÚNIOR, Cleber Mena (Org.). **Lazer e recreação**: contribuições no tempo presente e perspectivas de inovação. Maringá, PR: Clube dos Recreadores, 2021.

SOUZA, Yuri Vasquez. **Quando as rodas conquistam a cidade**: cultura, tensões, conflitos e ações na prática do ciclismo em São Paulo. 2016. 149 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2016.

SPINK, Mary Jane P.; ARAGAKI, Sérgio Seiji; ALVES, Marina Pigozzi. Da exacerbação dos sentidos no encontro com a natureza: contrastando esportes radicais e turismo de aventura. **Psicologia: Reflexão e Crítica**, Porto Alegre, v. 18, n. 1, p. 26-38, 2005.

STEIL, Carlos Alberto. Peregrinação, romaria e turismo religioso: raízes etimológicas e interpretações antropológicas. *In*: ABUMANSUR, Edin Suede (Org.). **Turismo religioso**: ensaios antropológicos sobre turismo e religião. Campinas, SP: Papirus, 2003.

STEIL, Carlos Alberto; CARNEIRO, Sandra de Sá. Peregrinação, Turismo e Nova Era: Caminhos de Santiago de Compostela no Brasil. **Religião e Sociedade**, Rio de Janeiro, v. 28, n. 1, p. 105-124, 2008

STEIL, Carlos Alberto; CARNEIRO, Sandra de Sá. **Caminhos de Santiago no Brasil**: interfaces entre turismo e religião. Rio de Janeiro: Contracapa; FAPERJ, 2011.

STOECKLI, Pedro. A brutalidade entre vaqueiros e búfalos no baixo Araguari. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, Ano 23, n. 48, p. 171-196, maio/ago. 2017.

STRABELLI, Tânia Mara Varejão; UIP, David Everson. COVID-19 e o coração. **Arquivos Brasileiros de Cardiologia**, São Paulo, v. 114, n. 4, abr. 2020.

SUMMIT MOBILIDADE – 2022 do **Jornal O Estado de São Paulo**, edição 19 ago. 2020. Disponível em: <https://summitmobilidade.estadao.com.br/guia-do-transporte-urbano/por-que->

o-atropelamento-de-ciclistas-disparou-no-brasil/#:~:text=Na%20%C3%BAltima%20d%C3%A9cada%2C%20mais%20de%208%2C5%20mil%20ciclistas,com%209%2C6%25%2C%20e%20de%20Santa%20Catarina%2C%20com%209%2C3%25. Acesso em:

SUMMIT MOBILIDADE – 2022 do **Jornal O Estado de São Paulo**, edição 6 mar. 2020. Disponível em: <https://summitmobilidade.estadao.com.br/guia-do-transporte-urbano/bicicletas-industria-nacional-cresce-19-e-e-a-maior-do-ocidente/>. Acesso em:

SUTHERLAND, Louise. **Amazônia**: a viagem quase impossível. São Paulo: Totalidade, 1992.

TADINI, Rodrigo Fonseca; MELQUIADES, Tânia. **Fundamentos do Turismo**. Rio de Janeiro: Fundação CECIERJ, 2010. v. 1.

TAKITO, Mônica Yuri. **Condicionamento Físico para Adultos** – Programa de Exercícios Físicos. Escola de Educação Física e Esporte (EEFE), Universidade de São Paulo. São Paulo: EEFE/USP, 2012.

TANAN, Keven Victor Dantas; COELHO, Pedro Felipe da Costa. O grau é arte e cair faz parte! A construção da extensão do *self* a partir da prática do *Wheeling*. **Revista de Administração de Empresas Eletrônica (RAEE)**, n. 15, 2021.

TARSO, Paulo. Sampa Bikers. **História do Mountain Bike no Brasil, os 20 primeiros anos**. 2022. Disponível em: <https://sampabikers.com.br/dicas-e-curiosidades/historia-do-mountain-bike-no-brasil-os-20-primeiros-anos/>. Acesso em:

TEIXEIRA, Camila de Almeida; EDRA, Fátima Priscila Morela. Análise quantitativa de artigos publicados sobre bicicleta. *In*: EDRA, Fátima Priscila Morela; CASTRO, J.; SALDANHA, L. E. C. (Org.). **Cicloturismo urbano em foco**. Niterói: FTH/UFF, 2017. p. 50-62.

TEIXEIRA, Camila de Almeida; EDRA, Fátima Priscila Morela. Cicloturismo: Origem e conceito da palavra a partir de Koselleck. **Turismo, Visão e Ação**, v. 22, n. 2, p. 318-333, 2020.

TONOLI, César Salvarani. **Estudo sobre os efeitos de tensões residuais na vida em fadiga da liga de alumínio 6013-T6, em perfil tubular, submetida a shot peenin**. 2009. 152 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Mecânica) – Faculdade de Engenharia, Universidade Estadual Paulista, Guaratinguetá, 2009.

TORRES, Leandro Vila; OLIVEIRA NETO, José de Dutra; KASSAI, José Roberto; KASSAI, Sílvia. Gestão de Custos na Cafeicultura: uma experiência na implantação de projetos. *In*: **VII Congresso Brasileiro de Custos**. Recife, PE, 2-4 ago. 2000.

TRIGO, Luiz. Gonzaga Godoi. **Sociedade pós-industrial em turismo**. Campinas, SP: Papiros, 1998.

TRONCOSO, Leandro Dri Manfiolete. **Ciclismo Urbano**: a perspectiva de cicloativistas da cidade de São Paulo. 2017. 192 f. Dissertação (Mestrado em Ciências da Motricidade) – Instituto de Biociência, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2017.

TUAN, Yi-fu. **Topofolia**: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. São Paulo: Difel, 1980.

TUAN, Yi-fu. **Topofilia**. Londrina: Eduel, 2012.

UNION CYCLISTE INTERNATIONALE (UCI). 2022. Disponível em: <https://www.uci.org/the-uci/2QDMYzhoBXyWbVrsxge0EH>. Acesso em:

URRY, John. **O olhar do turista**: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas. São Paulo: SESC Studio Nobel, 1996.

UVINHA, Ricardo Ricci; MOSSA, Roberto do Valle. O ciclismo como prática corporal: apontamentos históricos, desenvolvimento e importância. **Olimpianos – Journal of Olympic Studies**, v. 2, n. 1, 2018.

VÁ DE BIKE. **Conheça as cidades brasileiras que estão implementando ciclorrotas**. 2022. Disponível em: <https://vadebike.org/2014/05/ciclorrotas-nas-cidades-brasileiras/>. Acesso em:

VALE, David Sousa. A cidade e a bicicleta: uma leitura analítica. **Finisterra**, Centro de Investigação em Arquitetura, Urbanismo e Design (CIAUD), Faculdade de Arquitectura, Universidade de Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, LI, v. 103, p. 45-66, 2016.

VAN HOOFF, Elke. Lockdown is the world's biggest psychological experiment – and we will pay the price. **World Economic Forum**. Disponível em: <https://www.weforum.org/agenda/2020/04/this-is-the-psychological-side-of-the-covid-19-pandemic-that-were-ignoring/>. Acesso em:

VÈLO QUEBEC ASSOCIATION. **L'état du vélo au Québec en 2005**. Juin 2006.

VELOSO, Guy. **Via Láctea**: Pelos Caminhos de Santiago de Compostela. São Paulo: Senda, 2007.

VELOSO, Rafael Campos. A condição do gregário no ciclismo de estrada: aspectos de uma prática competitiva singular no esporte contemporâneo. *In*: SAKAMOTO, Kendi. **Preservação da memória**: a responsabilidade social dos Jogos Olímpicos. São Paulo, Képos, 2014.

VIANNA, Paula Vilhena Carnevale; LEANDRO, Débora Carla de Pádua; ZANETTI, Valeria Almeida. Uma reflexão histórica sobre a incorporação da saúde ao imaginário da cidade: cidades senatoriais do século XIX em São Paulo. *In*: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL (ENANPUR), 15., 2013, . **Anais...** v. 15, n. 1, 2013.

VIEIRA, Daniel José Fernandes; CARVALHO, Kayo Rodrigues Fernandes de. **Infraestrutura cicloviária e seu impacto no uso de bicicleta em Goiânia**. 2016. 77 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Engenharia Civil) – Universidade Federal de Goiás, 2016.

VIRGENS, Daniela Araújo. Minha casa é onde estou: escrevivência e geograficidade da presença e da ausência migrante. *In: XIV Encontro Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia (Online)*. 10-15 out. 2021.

WEBER, Florence. A entrevista, a pesquisa e o íntimo, ou por que censurar seu diário de campo? *Horizontes Antropológicos*, Porto Alegre, Ano 15, n. 32, p. 157-170, jul./dez. 2009.

WERNECK, Guilherme Loureiro; CARVALHO, Marília Sá. A pandemia de Covid-19 no Brasil: crônica de uma crise sanitária anunciada. *Caderno de Saúde Pública*, Editorial, v. 36, n. 5, p. e00068820, 2020.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). **Director-General's opening remarks at the media briefing on COVID-19 – 5 March 2020**. WHO, 2020. Disponível em: <https://www.who.int/dg/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---5-march-2020>. Acesso em:

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). **Atlas: child and adolescent mental health resources: global concerns, implication for the future**. Switzerland: WHO, 2005.

WIDMER, Glória Maria; MELO, Ana Júlia de Souza; CORDEIRO, Nathália Körössy. As Normas Técnicas da ABNT sobre Turismo de Aventura. *In: VII Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-graduação em Turismo*. São Paulo: Universidade Anhembí Morumbi (UAM), 20-21 set. 2010.

XANDU, Alves. Contra roubos, PM faz operação de patrulhamento na “Rota da Fé”. *OVALE*, Caderno Nossa Região, Taubaté, 22 maio 2019. Disponível em: https://www.ovale.com.br/_conteudo/nossa_regiao/2019/05/77572-contraroubos--pm-faz-operacao-de-patrulhamento-na--rota-da-fe.html. Acesso em:

XAVIER, Giselle Noceti Ammon. O cicloativismo no Brasil e a produção da lei de política nacional de mobilidade urbana. *Revista Eletrônica dos Pós-graduandos em Sociologia Política da UFSC*, Florianópolis, v. 3, n. 2, p. 122-145, jan./jul. 2007.

ZACCHI, Giancarlo Phillippi; CARDOSO, M. D.; ZANELLA, Leonardo Rampinelli. Potencialidades do geoturismo no município de Palhoça (SC). *Revista Brasileira de Ecoturismo*, São Paulo, v. 16, n. 1, p. 132-149, fev./abr. 2023.

APÊNDICE I

Planejamento de uma cicloviagem

Dia	Saída	Chegada	Hospedagem	Gasto
08/09 Ter 116 km Iniciar de bike dia 09/09	Borda da Mata/MG 13h Deslocamento carro	Águas da Prata/SP 15h SOS 19.3642.1303	Hotel Pousada Casarão 19.3642.1430 Lotérica CEF	Hotel: Almoço: 26,00 Lanche: 24,00 Janta: Café: 10,00 Extra: 151,00 (Gasolina para deslocamento) Total: R\$ 211,00
09/09 Qua 23.7 km Variação Altimetria 797 m	Águas da Prata/SP 7h SOS 19.3642.1303 MONITORAMENTO APP STRAVA	Andradas/MG 11h/12h SOS 35.3731.1345	Palace Hotel 35.3731.6000 CEF	Hotel: 60,00 Almoço: Lanche: Janta: 26,00 Café: Extra: Total: R\$ 86,00
10/09 Qui 20.89 km Variação Altimetria 666m	Andradas/MG 7h SOS 35.3731.1345 Serra dos Lima	Barra/MG 10h/11h Em Ouro Fino SOS 35.3441.4420 Depois da Serra dos Lima	Pousada João e Joelma	Hotel: 65,00 Almoço: 15,00 Lanche: Janta: Incluso Café: Incluso Extra: Total: R\$ 80,00
11/09 Sex 30.7 km Variação Altimetria 677m	Barra /MG 7h Em Ouro Fino SOS 35.3441.4420	Inconfidentes/MG 10h SOS 3464-1293	Pousada Santa Varanda 35.99.879.4580 11.99.848.5195 Selma	Hotel: 80,00 Almoço: Lanche: 26,00 Janta: Incluso Café: Incluso Extra: 130,00 Total: R\$ 236,00
12/09 Sáb 23.1 km Variação Altimetria 503 m	Inconfidentes/MG 7h SOS 35.3464-1293	Borda da Mata/MG 11h SOS 35.3445.1610	Minha casa	Hotel: Almoço: ____ Lanche: ____ Janta: Café: Incluso Extra

13/09 Domingo	Bicicleta quebrada Aguardando peça em Pouso Alegre / MG	DESCANSO EM CASA	DESCANSO EM CASA	
16/09 Qua 18 km Variação Altimetria 744 m	Borda da Mata/MG 7h SOS 35.3445.1610	Tocos do Moji/MG 11h SOS 35.3445.6916	Arrumar Pousada	Hotel: 70,00 Almoço: ____ Lanche: ____ Janta: Incluso Café: Incluso Extra: 17,00 Total: 87,00
17/09 Qui 21.7 km Variação Altimetria 813 m	Tocos do Moji/MG 13h SOS 35.3445.6916	Estiva/MG 16h SOS 35.3462.1122	Pousada POKA 3462.1729	Hotel: 70,00 Almoço: 15,00 Lanche: 18,00 Janta: ____ Café: ____ Extra: 37,00 Total: R\$ 140,00
18/09 Sex 42.8 km Variação Altimetria 1.16 4m	Estiva/MG 7h SOS 35.3462.1122	Consolação/MG 11h	Pousada Casarão 35.99.825.7616 Eliane	Hotel: 80,00 Almoço: 15,00 Lanche: ____ Janta: Incluso Café: Incluso Extra: 10,00 Total: R\$ 105,00
19/09 Sáb	Consolação/MG	Estacionado	Chuva	
20/09 Dom 33.6 km Variação Altimetria 1.598 m	Luminosa/MG 12h	Campista/MG	Casa Gonçalves 35.3641.4003 Filipe Tem piscina	Hotel: 100,00 Almoço: Incluso Lanche: 15,00 Janta: Incluso Café: Incluso Extra: ____ Total: R\$ 115,00
21/09 Seg 15.8 km Variação Altimetria 488 m	Campista/SP 7h	Campos do Jordão/SP 10h SOS (12) 3800-0170	Suíte Rua João Rodrigues da Silva Casa 12.99.170.8941	Hotel: 130,00 Almoço: 30,00 Lanche: 15,00 Janta: 30,00 Café: ____ Extra: 15,00 Total: R\$ 205,00

22/09 Ter	Campos do Jordão/SP	Estacionado	Chuva	
23/09 Qua 30.3 km Variação Altimetria 679 m	Campos do Jordão/SP 7h	Santa Maria da Serra/SP 10h	Pousada do Agenor 12.3127.6160 Elen	Hotel: 100,00 Almoço: 50,00 Lanche: ____ Janta: Incluso Café: Incluso Extra: ____ Total: R\$ 150,00
24/09 Qui 38.6 km Variação Altimetria 209 m.	Santa Maria da Serra/SP 7h	Aparecida/SP 11h SOS 12.3104.5555		Hotel: 135,00 Almoço: 60,00 Lanche: 30,00 Janta: 30,00 Café: Incluso Extra: 100,00 Total: R\$ 355,00
				Total: R\$ 1.770,00

* LEE, Kyuhyun; SENER, Ipek Nesse. Strava Metro data for bicycle monitoring: a literature review. *Transport Reviews*, v. 41, 2021.

Obs.: o monitoramento de quilometragem e tempo decorrido de ciclovagem foram realizados via aplicativo de *smartphone* Strava. O Strava coleta trajetórias do movimento humano via GPS (LEE; SENER, 2020)*.

APÊNDICE II

Roteiro de entrevista para os cicloturistas no CF

1. Poderia falar um pouco sobre você? De onde você é? Idade? Profissão? Estuda?
2. É a primeira vez que percorre o CF?
3. Você está sozinho ou em grupo?
4. De qual cidade/ramal você começou o percurso?
5. Você vai até onde? O CF todo, Aparecida?
6. Você está percorrendo quantos km por dia?
7. Você está se hospedando onde?
8. Você está com apoio ou não?
9. Quais as paradas que você tem feito ao longo do CF?
10. Há algo ou quais lugares que lhe chamam mais atenção? Por quê?
11. Quais imagens e/ou paisagens lhe chamam mais atenção no CF?
12. Qual ou quais motivações de sua cicloviagem no CF? O que você busca nesta viagem?
13. Qual o significado do CF para você?
14. Por que você escolheu este Caminho?
15. Como você descreveria a sua experiência no Caminho da Fé?
16. O que você poderia dizer sobre a estrutura das cidades para receber os cicloturistas?
17. Há quanto tempo você pedala?
18. Qual bicicleta você está utilizando?
19. Por que realizar esse Caminho de bicicleta?
20. Quais as facilidades e dificuldades de percorrer o CF de bicicleta?

APÊNDICE III

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Universidade Federal de Minas Gerais
Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional
Programa de Pós-graduação em Estudos do Lazer
Pesquisa: O cicloturismo no Caminho da Fé/Porção Sul de Minas Gerais
Profa. Orienta. Dra. Maria Cristina Rosa
Doutorando: Roberto Marin Viestel

Público Alvo: Cicloturistas, Organizadores de Eventos, Voluntários da Pesquisa “**O cicloturismo no Caminho da Fé/Porção Sul de Minas Gerais**”.

Obs.: este TCLE segue em duas vias de igual teor, sendo uma para o participante da pesquisa e outra arquivada com o pesquisador.

O(A) Sr.(a) está sendo convidado(a) como voluntário(a) a participar da pesquisa “**O cicloturismo no Caminho da Fé/Porção Sul de Minas Gerais**”. Pedimos a sua autorização para a coleta, o depósito, o armazenamento e a utilização de seu depoimento oral (gravado com gravador de voz). A utilização do seu material está vinculada somente a este projeto de pesquisa ou se o(a) Sr.(a) concordar em outros futuros. Nesta pesquisa, pretendemos compreender o cicloturismo no Caminho da Fé. Para alcançar tal objetivo, participarão da pesquisa pessoas voluntárias, que frequentam o Caminho da Fé. Dessa forma, este Termo é direcionado para os Cicloturistas, Organizadores de Eventos e Voluntários, maiores de 18 anos. Para esta pesquisa, adotaremos os seguintes procedimentos: caso aceite contribuir com este estudo, a entrevista será realizada pessoalmente pelo doutorando em local, data e horário definidos por você e seguirão um roteiro de entrevista. As perguntas terão o objetivo de compreender sua visão acerca do lazer do cicloturismo.

Esclarecemos que você corre o risco de, durante a realização da entrevista, se sentir desconfortável ou constrangido em responder a determinadas perguntas. Logo, a entrevista será conduzida de maneira cordial de modo com que você se sinta à vontade para responder às perguntas.

A pesquisa contribuirá para compreender o cicloturismo no Caminho da Fé, obtendo maior entendimento de como se dá e o que pode ser melhorado na rota principal, seja para você, participante desta pesquisa, seja para qualquer usuário ou morador do Caminho.

Para participar deste estudo, o(a) Sr.(a) não terá nenhum custo, nem receberá qualquer vantagem financeira. Caso haja algum gasto necessário para a sua participação neste estudo, este será assumido pelos pesquisadores. Apesar disso, caso sejam identificados e comprovados danos provenientes desta pesquisa, o(a) Sr.(a) tem assegurado o direito à indenização. O(A) Sr.(a) terá o esclarecimento sobre o estudo em qualquer aspecto que desejar e estará livre para participar ou recusar-se a participar e, a qualquer tempo e sem quaisquer prejuízos, pode retirar o consentimento de guarda e utilização do depoimento oral, valendo a desistência a partir da data de formalização desta. A sua participação é voluntária, e a recusa em participar não acarretará qualquer penalidade ou modificação na forma em que o(a) Sr.(a) é atendido(a) pelo pesquisador, que tratará a sua identidade com padrões profissionais de sigilo. Os resultados obtidos pela pesquisa, a partir de seu depoimento, estarão à sua disposição quando finalizada. Seu nome ou o material que indique sua participação não será liberado sem a sua permissão. O(A) Sr.(a) não será identificado(a) em nenhuma publicação que possa resultar.

Este Termo de Consentimento encontra-se impresso em duas vias originais, sendo que uma será arquivada pelo pesquisador responsável, em um computador pessoal e com codificação de senha para acesso, bem como uma via impressa da transcrição do depoimento oral, armazenado junto ao Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer (PPGIEL) da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG); e a outra será fornecida ao(à) Sr.(a). Os dados, materiais e instrumentos utilizados na pesquisa ficarão arquivados com o pesquisador responsável por um período de cinco anos e serão armazenados com o pesquisador e com cópia junto ao PPGIEL/UFMG. Após esse tempo, serão destruídos. Os pesquisadores tratarão a sua identidade com padrões profissionais de sigilo, atendendo à legislação brasileira (Resoluções nº 466/12 e nº 441/11 e a Portaria nº 2.201, do Conselho Nacional de Saúde, e suas complementares), utilizando as informações somente para fins acadêmicos e científicos.

Eu, _____, portador do documento de identidade _____ fui informado(a) dos objetivos, métodos, riscos e benefícios da pesquisa “**O Cicloturismo no Caminho da Fé/Portão Sul de Minas Gerais**”, de maneira clara e detalhada e esclareci minhas dúvidas. Sei que, a qualquer momento, poderei solicitar novas informações e modificar minha decisão de participar, se assim o desejar.

- () Concordo que o meu depoimento gravado seja utilizado somente para esta pesquisa.
 () Concordo que o meu depoimento gravado possa ser utilizado em outras pesquisas, mas serei comunicado pelo pesquisador, novamente, e assinarei outro Termo de Consentimento Livre e Esclarecido ,que explique para que será utilizado o material.

Rubrica do pesquisador: _____

Rubrica do participante: _____

Declaro que concordo em participar desta pesquisa. Recebi uma via original deste Termo de Consentimento Livre e Esclarecido assinado por mim e pelo pesquisador, que me deu a oportunidade de ler e esclarecer todas as minhas dúvidas.

Nome completo do participante _____

Data ____/____/____

Assinatura do participante: _____

Pesquisador Responsável

ROBERTO MARIN VIESTEL

Endereço: Rua João Gomes de Lima, 50

CEP: 37.564-000 / Borda da Mata – MG

Telefone: (35) 99.852.4343

E-mail: roberto.marin@ifsuldeminas.edu.br

Assinatura do pesquisador responsável _____

Data ____/____/____

Pesquisador Responsável

Maria Cristina Rosa

Endereço: Av. Pres. Antônio Carlos, 6627 – Pampulha

CEP: 31270-901 / Belo Horizonte – MG

Telefone: (31) 988306820
E-mail: m.crosa@hotmail.com

Assinatura da orientadora _____
Data ____/____/____

Em caso de dúvidas, com respeito aos aspectos éticos desta pesquisa, você poderá consultar:
COEP-UFMG – Comissão de Ética em Pesquisa da UFMG
Av. Antônio Carlos, 6627. Unidade Administrativa II – 2º andar – Sala 2005.
Campus Pampulha. Belo Horizonte, MG – Brasil. CEP: 31270-901.
E-mail: coep@prpq.ufmg.br. Telefone: 313409.4592.