

PRODUTOS HOTELEIROS PARA O TURISMO DE BICICLETA NO CIRCUITO DO VALE EUROPEU CATARINENSE

Milene Assmann¹

RESUMO

A partir de revisão bibliográfica e documental são apresentados os fundamentos básicos do turismo de bicicleta, abarcando breve histórico, conceitos e particularidades do segmento, com destaque para os meios de hospedagem que atendem a esse nicho. O objetivo da pesquisa foi identificar os produtos hoteleiros que são considerados essenciais para o turista de bicicleta, sendo que, em âmbito nacional, não foram localizados trabalhos com esse propósito; a fundamentação teórica foi obtida em trabalhos de autores estrangeiros. A escolha do Circuito de Cicloturismo do Vale Europeu Catarinense, para realização da pesquisa, deve-se ao fato de ser a primeira e mais antiga rota do Brasil, com vocação para o turismo de bicicleta de lazer e de competição. A pesquisa, inicialmente realizada por questionário *online*, foi concluída mediante visita aos meios de hospedagem e entrevista aos respectivos gestores, utilizando as mesmas perguntas do questionário. Os meios de hospedagem pesquisados apresentam boa estrutura de bens e serviços para atender ao turista de bicicleta, esteja ele a passeio ou participando de eventos de competição. No entanto, a oferta desses produtos não decorreu de uma prévia análise ou estudo, mas foi resultado de conhecimento empírico. Foi a experiência dos gestores, a partir da observação e das demandas do turista de bicicleta, que determinou a implementação dos produtos. O resultado da pesquisa encontra respaldo nos trabalhos produzidos em outros países e, observada a ausência de literatura nacional acerca do tema, é possível identificar uma lacuna relacionada com os produtos hoteleiros específicos para atender às necessidades e demandas deste turista.

Palavras-Chave: Cicloturismo. Turismo de bicicleta. Hotelaria. Meios de hospedagem. Produtos hoteleiros.

1 INTRODUÇÃO

O turismo, como fenômeno que envolve o deslocamento das pessoas para lugares fora de sua residência, é diverso não apenas em seu conceito, mas também em sua segmentação.

No Brasil, o Ministério do Turismo adotou oficialmente o conceito da Organização Mundial do Trabalho (OMT), para a qual turismo consiste nas “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” (MTur, 20--, p. 4). O cicloturismo, para esse Ministério, surge atrelado ao Turismo Rural e ao Turismo de Aventura.

O conceito de cicloturismo, por sua vez, é igualmente variado e, a partir de revisão bibliográfica, este trabalho adotou a definição técnica proposta por Lamont, de que turismo de bicicleta são viagens para regiões afastadas da moradia fixa, sendo que a participação ativa ou passiva no ciclismo é o principal propósito da viagem (2009a, p. 32 - tradução nossa²), assim como a expressão turismo de bicicleta. Cumpre dizer que essa definição possui ampla aceitação no ambiente acadêmico, seja nacional ou internacional.

¹ Acadêmica do Curso Superior de Tecnologia em Hotelaria do Instituto Federal de Santa Catarina (IFSC), *campus* Florianópolis-Continente.

² Redação original: “[...] bicycle tourism as trips away from an individual’s home region, of which active or passive participation in cycling are considered the main purpose for that trip”

Quando se trata de turismo de bicicleta, encontram-se muitos trabalhos desenvolvidos por autores brasileiros mas, via de regra, sob a ótica do turismo propriamente dito. Em outras palavras, abordam as características do destino turístico e a infraestrutura necessária para o desenvolvimento dessa atividade (Deus, 2019; Edra, Falbo & Teixeira, 2019; Pereira & Abreu, 2021; Sartori, 2020, 2021; Teixeira & Edra, 2020). O mapeamento e a sinalização das rotas; pontos de assistência técnica, comércio de comida e bebida, e meios de hospedagem ao longo do percurso; os atrativos turísticos e o acesso por meio da bicicleta são corriqueiramente analisados. Não basta, contudo, a mera indicação dos serviços; é preciso que os prestadores estejam aptos a atender às demandas particulares deste público-alvo.

Neste passo, no que tange especialmente aos meios de hospedagem, muito embora alguns artigos acadêmicos façam menções pontuais, não há uma abordagem específica acerca da hospitalidade e dos produtos hoteleiros voltados para o turismo de bicicleta.

Este trabalho discorre sobre a hospedagem voltada para o turista de bicicleta, amparado em revisão bibliográfica de autores brasileiros e estrangeiros, e apresenta o resultado de pesquisa realizada com os meios de hospedagem indicados pelo Circuito Cicloturismo do Vale Europeu Catarinense, a fim de identificar os produtos que são ofertados e estabelecer um paralelo com o cenário internacional, especialmente o mercado europeu do turismo de bicicleta.

A pesquisadora, além de acadêmica do curso de Hotelaria, é também ciclista e já realizou algumas ciclovagens, deparando-se com obstáculos em meios de hospedagem. Foi essa dificuldade que motivou a realização do presente trabalho, para conhecer o produto hoteleiro ofertado pelo Circuito Vale Europeu, entendendo como se constrói essa oferta e a possibilidade de ser replicada ou padronizada em destinos voltados para o turismo de bicicleta.

Desse modo, o objetivo da pesquisa foi contextualizar o turismo de bicicleta e, principalmente, identificar os produtos hoteleiros que são considerados essenciais para o turista de bicicleta.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Cicloturismo

2.1.1 Breve histórico e relevância

O turismo associado à bicicleta teria surgido por volta de 1878 com a criação do *Cyclists' Touring Club* no Reino Unido, trazendo a ideia de viagens independentes, desvinculadas dos horários e itinerários do transporte público que, à época, era ferroviário. Gradativamente, contudo, a bicicleta foi substituída pelos automóveis.

Segundo Han, Meng e Kim (2017), a bicicleta, para a prática do turismo, teria resgatado sua popularidade por oportunizar experiências saudáveis e integradas à natureza.

Aschauer *et. al.* (2021) apontam a retomada da bicicleta na década de 1980, antes da queda da Cortina de Ferro, para fins de turismo e recreação. E, apesar das dúvidas acerca deste mercado, o cicloturismo estabeleceu-se como um segmento lucrativo nos idos dos anos 2000. Referidos autores apontam um crescimento de 30% entre 2014 e 2016 no mercado alemão, considerado um dos mais expressivos na Europa.

No Brasil, um estudo conduzido pela Aliança Bike e o LABMOB/UFRJ (Andrade; Rodrigues, 2018) identificou crescimento de 21% no faturamento de empresas de turismo de aventura e ecoturismo entre os anos de 2008 e 2009, mas a ausência de dados e indicadores específicos impede identificar a participação do cicloturismo.

Nada obstante, aquele estudo apurou que, no ano de 2013, foram realizados 203 eventos esportivos relacionados com o ciclismo, resultando na movimentação de R\$ 28.902.703,00, dos quais R\$ 11.740.068,00 referem-se a hospedagem e pensão completa.

Pereira e Abreu (2021) identificam o cicloturismo como um mercado lucrativo e com significativo potencial de crescimento, com capacidade para impactar o país de destino e suas comunidades locais, além de guardar estreita relação com o turismo sustentável.

Para melhor conhecer essa atividade, o Ministério do Turismo e a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - UNESCO abriram edital visando selecionar empresa para mapear a oferta e a demanda por cicloturismo no Brasil (Brasil, 2022).

Em outubro de 2023 o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA) lançou edital para “Aperfeiçoamento de Rotas de Cicloturismo”, com previsão de investimento inicial de R\$ 2 milhões (Brasil, 2023). O resultado do referido edital foi publicado em 20 de novembro de 2023 e, preliminarmente, classificou 8 projetos envolvendo a liberação de R\$ 5,1 milhões pelo Governo Federal (Aliança Bike, 2023).

As iniciativas do governo brasileiro denotam a crescente relevância do cicloturismo e a necessidade de estudos, levantamento de dados e aprimoramento dos vários atores envolvidos, fortalecendo a relevância do presente trabalho.

2.1.2 Cicloturismo: conceito

O Ministério do Turismo do Brasil inclui o cicloturismo em dois diferentes segmentos de turismo: Rural e de Aventura.

No Turismo Rural, o cicloturismo é considerado atividade ecoturística e, segundo a norma ABNT 15509-2 (2017, p. 5), é definido como “atividade de turismo que tem como elemento principal a realização de percursos com bicicleta”.

O Turismo de Aventura, por sua vez, foi conceituado como sendo aquele que “compreende os movimentos turísticos decorrentes da prática de atividades de aventura de caráter recreativo e não competitivo” (Brasil, 2010a, p. 14). Nesse segmento as atividades são agrupadas em razão dos elementos da natureza (água, ar e terra).

O cicloturismo é atividade na terra e foi conceituado como “Atividade de turismo que tem como elemento principal a realização de percursos com o uso de bicicleta, que pode envolver pernoite” (Brasil, 2010a, p. 18).

No contexto geral, é possível extrair que o cicloturismo estaria atrelado ao uso da bicicleta, em percursos que permitem o contato com a natureza, não incluindo atividades de cunho competitivo, podendo abarcar passeios de curta distância e sem hospedagem.

A verdade é que o conceito de cicloturismo - e até mesmo o uso desse termo - é tema controverso e carece de uniformidade.

No Brasil, Teixeira e Edra (2020, p. 329) realizaram pesquisa bibliográfica sobre a origem e o conceito de cicloturismo, e apresentaram as seguintes conclusões:

A partir da origem dos termos e da comparação das definições dos autores, pode-se conceituar:

- Turismo de bicicleta: atividade turística, na qual o turista opta como meio de transporte a bicicleta ou o triciclo, podendo ocorrer nas cidades ou entre as cidades, com duração de parte do dia ou vários dias consecutivos ou não.
- Cicloturismo urbano: atividade turística, em que o turista pode optar por realizar os trajetos até os atrativos turísticos ou conhecer a cidade de bicicleta, podendo a bicicleta ou o triciclo ser o principal meio de transporte ou transporte de apoio durante a experiência turística.
- Cicloviagem: 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.

Para aquelas autoras, o termo turismo de bicicleta seria mais amplo, representando um segmento do turismo e abarcando o cicloturismo urbano e a cicloviagem. O termo cicloturismo, por seu turno, seria também empregado para tratar de ciclovias, ciclomobilidade e até mesmo do turismo esportivo. Finalizam sugerindo a ampliação dos estudos, inclusive sobre o ciclismo esportivo.

Em âmbito internacional, Lamont (2009) realizou uma análise crítica em torno do tema, apontando a dissonância entre os conceitos de cicloturismo e turismo; a diversidade de concepções para o que seja cicloturismo e a dificuldade em uniformizar uma definição. Segundo o autor, a disparidade de definições também dificulta estabelecer as características que distinguem o turista de bicicleta dos demais turistas.

Nessa análise, o conceito de cicloturismo, ou turismo de bicicleta, poderia abarcar a recreação e/ou a prática esportiva; passeios contratados e/ou organizados de forma independente; poderia ter duração de um ou mais dias, envolvendo, ou não, pernoite. Até mesmo o uso eventual da bicicleta, como no caso de uma breve locação, e o espectador de uma competição de ciclismo, seriam por vezes considerados para construir a definição do cicloturismo ou turismo de bicicleta.

Lamont (2009) propôs, por fim, uma definição técnica, amplamente adotada no meio acadêmico, conforme referido na introdução, para a qual turismo de bicicleta são viagens para regiões afastadas da moradia fixa, sendo que a participação ativa ou passiva no ciclismo é o principal propósito da viagem (2009a, p. 32 - tradução nossa).

Sartori (2019, p. 5), ao analisar o evento “Pedala Trento”,³ refere-se ao conceito de Lamont destacando seu maior alcance ao incluir “a atividade esportiva como inserida no cicloturismo, sendo uma perspectiva que difere das abordagens tradicionais dentro do turismo.” Também refere a distinção entre cicloturismo urbano e rural, guardando relação com a análise realizada por Teixeira e Edra, anteriormente abordada.

No que tange às competições de ciclismo, Sartori (2021, p. 54) entende que

As competições esportivas, embora movimentem o turismo do local em que acontecem, possuem motivações e objetivos ao longo do trajeto que envolvem desempenho, tempo e distância que precisam ser superados. Allué (2019) define as atividades proporcionadas pelo cicloturismo como produto ou consequência da opção por um estilo de vida que busque romper com as pressões da rotina diária. Nesta perspectiva, o ciclismo esportivo não deve ser considerado como cicloturismo, que pode mobilizar a participação de cicloturistas e turistas para acompanhar as provas, como ocorre nas competições de elite no contexto europeu ou no Brasil, com as provas regionais ou locais, por exemplo.

Embora válida essa perspectiva, assume-se que as necessidades do turista que viaja de bicicleta, e aquele que se desloca para participar de uma prova de ciclismo, apresentam similaridades e pontos em comum. Assim, a intenção do turista não seria fator preponderante para definir o turismo de bicicleta, ao menos para os fins deste trabalho, mas as características e demandas do turista.

Tendo em vista a importância do conceito de cicloturismo para o desenvolvimento deste trabalho, pois delimita seu propósito, toma-se a definição proposta por Lamont (2009), com as seguintes observações:

- a) será adotado o termo turismo de bicicleta (e turista de bicicleta), em substituição a cicloturismo (e cicloturista), pois é empregado pelo autor em questão e, como visto, apresenta conotação mais ampla e representa um segmento do turismo. Além disso, a palavra cicloturismo surge, por vezes, atrelada à ideia de viagens urbanas, excluindo as incursões em áreas rurais, e não se justificam exceções quanto ao tipo de destino;

³ Realizado na cidade de Nova Trento/SC, a 7ª e última edição ocorreu no ano de 2018, segundo o site <http://www.valeeuropeu.tur.br/site/eventos/446/7-Pedala-Trento-em-Nova-Trento/>.

- b) ainda que a mencionada definição não estabeleça uma duração para as viagens, para o objetivo deste trabalho o turismo de bicicleta pressupõe o afastamento por mais de 24 horas, demandando o uso de meios de hospedagem;
- c) não serão considerados os viajantes passivos, aqueles que viajam para assistir a competições de ciclismo, pois a bicicleta não está em sua rotina e, em eventual hospedagem, suas necessidades não apresentam particularidades; são as mesmas de um turista comum.

Reforçando a adoção do termo turismo de bicicleta, em detrimento de cicloturismo, Teixeira e Edra (2020) revelam que aquele retornou mais resultados na pesquisa via *Google*, especialmente em artigos científicos de língua inglesa: “Uma pesquisa do termo *bicycletourism* na base de dados CAFE em 15/10/2019 contemplando o período de 2008 a 2018 apresentou mais 2.359 artigos.” (2020, p. 325).

Por fim, o turismo de bicicleta pode ser realizado de diferentes formas.

Em dissertação acerca do turismo de bicicleta em Portugal, Gomes (2018, p. 8) identifica duas formas para o turismo de bicicleta: *touring* e *center-base*.

[...] A primeira consiste no turismo no qual o cicloturista alberga por pouco tempo (1-2 dias) num alojamento local, tendo como principal objetivo viajar por diversos sítios e pedalar grandes distâncias. No segundo tipo, o cicloturista fica albergado por mais tempo, e tem como objetivo explorar os diversos trilhos e ciclopistas regionais.
[...]

Aschauer *et. al.* (2021), ao elaborarem as diretrizes para o turismo de bicicleta sustentável, resumindo normas e padrões de alguns países líderes no ciclismo na Europa, apresentaram segmentação semelhante. Para os autores, o turista de bicicleta pode ficar em uma única acomodação ou em várias, mudando a cada etapa percorrida.

No primeiro caso, o turista de bicicleta escolhe explorar a região em mais de um dia, sempre retornando para o mesmo estabelecimento de hospedagem; seria o *center-base*. No segundo, a troca de acomodação ocorre a cada etapa da rota estabelecida, que é a ideia do *touring*.

A Associação Brasileira de Empresas de Turismo de Aventura (ABETA), criada em 2004 para representar e promover o Ecoturismo e o Turismo de Aventura, divide as atividades segundo os recursos naturais, água, terra e ar. O turismo de bicicleta está elencado dentre as atividades realizadas em terra, trazendo a seguinte descrição (grifo nosso):

Os passeios de cicloturismo geralmente são oferecidos por operadoras especializadas. **Essas viagens podem ter uma única base como local de estada, ou pode ainda haver deslocamento ao longo do trajeto, com múltiplos meios de hospedagem.** Há também os de curto percurso, que acontecem, por exemplo, durante um dia, ao deslocar-se do entorno habitual de vivência e praticar o turismo nas proximidades. São os chamados passeios ciclísticos. (ABETA, 20--).

Observa-se que o conceito apresentado por aquela associação também traz a ideia de *center-base* e *touring*, termos que não encontram equivalência em língua portuguesa e que serão empregados mais adiante.

Reforça-se que essa terminologia reflete o turismo de bicicleta com pernoite, alinhada com o propósito deste trabalho.

2.2 Atributos do turismo de bicicleta e os meios de hospedagem

O turismo de bicicleta pode ser praticado em zonas urbanas ou rurais, senão em um misto de ambas. Independentemente disso, o destino deve ser atrativo para o turista de bicicleta, que, como vem sendo gradativamente ressaltado, apresenta necessidades e demandas específicas.

Na definição de Laws (1995, *apud* Lee, Chen e Huang, 2014), os atributos do destino turístico podem ser divididos em primários ou inatos, tais como clima, recursos naturais, cultura e arquitetura local, e secundários, aqueles especificamente introduzidos para o turismo, tais como hotéis, restaurantes, meios de transporte, atividades para esporte e entretenimento. O turista é atraído pelos atributos primários, mas os secundários são fator de atratividade, determinando a escolha de um destino em detrimento de outro.

Sob outra ótica, consideram-se quatro atributos para o turismo de modo geral: atrativos, acessibilidade, instalações e facilidades, e serviços auxiliares, os quais são também utilizados para pesquisar o turismo de bicicleta (Lee, Chen e Huang, 2014; Han, Meng e Kim, 2017). No entanto, para o turismo de bicicleta, ditos atributos devem estar presentes ao longo de todo o percurso e não apenas no destino final (Han, Meng e Kim, 2017).

Lee, Chen e Huang (2014), a partir de pesquisas e estudos prévios (Cumberland County Bike Trail Study, 2000; Maine Department of Transportation, 2001; Parks and Trails New York, 2010; W.R. Ritchie, 1998; H.L. Chang and Chang, 2005; Lamont, 2009; Lumsdon and Peeters, 2009; Cooper, Fletcher, Gilbert and Wanhill, 1993), alcançaram uma lista de atributos que foi submetida a pesquisa por amostragem em Taiwan, envolvendo turistas de bicicleta com maior experiência. O resultado da pesquisa identificou os seguintes atributos:

Quadro 1 - Hierarquia de determinantes para a atratividade de Taiwan como destino de turismo de bicicleta

Nível 1 Objetivo	Nível 2 Dimensões	Nível 3 Atributos
Atratividade de um destino de turismo de bicicleta	Recursos turísticos	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Belos cenários ♦ Proximidade dos pontos de interesse ♦ Clima agradável
	Acessibilidade	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Serviços de transporte orientados à conexão (por exemplo, trem, ônibus) ♦ Variedade de alternativas de ciclovias ♦ Superfície lisa do pavimento ♦ Tráfego de baixo fluxo e densidade
	Instalações de comodidades	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Opções de hospedagem ♦ Opções de serviços de abastecimento (alimentação e lojas de conveniência)
	Serviços complementares	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Sinalização da rota de bicicleta ♦ Sinalização de interpretação e informação ♦ Sistemas de iluminação ♦ Áreas públicas para descanso e estrutura de sanitários

Fonte: Adaptado de Lee, Chen e Huan (2014, p. 285)

Han, Meng e Kim (2017), também amparados em estudos prévios, realizaram pesquisa para avaliar os atributos do destino para o turista de bicicleta, tendo em vista a importância do segmento e a necessidade de desenvolver estratégias para atrair mais turistas. O resultado obtido é similar ao da pesquisa citada anteriormente.

Considerando o grau de importância dos atributos para fidelização do turista de bicicleta, os atributos primários, especialmente atrativos e clima, foram apontados como os fatores mais efetivos. Acessibilidade e comodidades, que seriam hospedagem e pontos de abastecimento, são igualmente relevantes para a decisão de escolha do turista de bicicleta.

Emerge, desse modo, a importância dos meios de hospedagem dentre os atributos dos destinos para o turismo de bicicleta. E, nesse particular, cabe também destacar a importância da hospitalidade.

Hospitalidade e meios de hospedagem não se confundem, mas são complementares.

A hospitalidade alcança toda a comunidade ou localidade que pretende ser destino turístico. Como bem refere Maske (2012), não se trata apenas da infraestrutura, mas do contato humano que se estabelece entre os prestadores de serviço e o turista de maneira geral, para que esse se sinta acolhido quando se encontra distante do seu lar.

Cavalcante e Ferreira (2023) referem que a hospitalidade consiste em bem receber o cliente, de modo que se sinta acolhido e motivado a permanecer naquele ambiente.

Deslandes (2019), ao participar do I Encontro para Desenvolvimento do Cicloturismo, realizado em Niterói em outubro de 2016, na qualidade de representante da Federação Europeia de Ciclismo⁴, destacou a importância de negócios onde o ciclista se sinta acolhido e variada oferta de meios de hospedagem. Destacou, ainda, exemplos de infraestrutura em rotas de turismo de bicicleta: a Europa com o projeto *Eurovelo*; o caso específico da Alemanha com a rota da cortina de ferro, que integra o projeto *Eurovelo*; e, por fim, o caso de Taiwan, elevado ao status de paraíso do turismo de bicicleta..

Nesse mesmo evento, Telles (2019), do Clube de Cicloturismo do Brasil (CCB), enfatizou a importância de capacitar as pessoas que trabalham em rotas de turismo de bicicleta. Segundo ele:

[...] A questão dos hotéis, dos restaurantes, todas essas pessoas têm que participar de uma reunião, de um bate-papo, de um treinamento para entender o que é o cicloturismo. A maioria não sabe direito como é, quais são as necessidades do ciclista. O ciclista tem uma ideia de que: chego no hotel, quero saber onde vou pôr minha bicicleta, se ela vai estar segura, se não vai estar... (2019, p. 79 - grifo nosso).

Observa-se que a ideia de complementaridade, referida inicialmente, é indispensável quando a proposta do destino é oferecer uma experiência diferenciada.

No caso do turismo de bicicleta, não basta haver meios de hospedagem e pontos para alimentação e bebida. Tais negócios devem ser amigáveis e oferecer produtos que atendam às demandas específicas desse público. A exemplo dos ambientes *pet friendly*, há que se construir e oferecer ambientes que sejam *bike friendly*, que aceitem o ciclista com seus trajes e equipamentos de segurança, e sua bicicleta, sem esquecer que esse turista está sujeito às intempéries e pode apresentar-se sujo de lama ou molhado de chuva.

O turista de bicicleta deve sentir-se acolhido e ter suas necessidades atendidas, de modo a gerar satisfação e fidelizar o destino. Como se verá adiante, quando falamos dos meios de hospedagem, uma boa cama, um bom chuveiro e um bom café da manhã são esperados, mas podem não ser o bastante.

2.3 Produto hoteleiro no turismo de bicicleta

No que tange aos meios de hospedagem em geral, Castelli (2016) ensina que o produto hoteleiro é composto por bens, com características materiais ou tangíveis, e serviços, com características imateriais ou intangíveis. Complementa, ainda, que a oferta de bens geralmente segue acompanhada de um ou de muitos serviços e esse leque de possibilidades garante benefícios e a satisfação do cliente.

Pensando no turismo de bicicleta, não se encontram, ao menos no Brasil, estudos acerca dos meios de hospedagem em rotas e destinos voltados para esse segmento de turismo. Há tão somente menções ou destaques em trabalhos com escopo mais amplo.

⁴ European Cyclist's Federation.

Em pesquisa sobre roteiros brasileiros de turismo de bicicleta, Deus (2019, p. 59) refere que

A ampliação da pesquisa sobre esse item deveria ser a observação dos roteiros existentes e tipos de acomodações ao longo dos percursos. Isto porque mesmo se o ciclista tiver condições financeiras para investir em uma hospedagem com maior número de serviços e também com valores mais elevados, se a rota não possuir tal tipo de hospedagem, ele vai ficar naquela que existir, buscando a “melhor” acomodação.

Visando mapear os meios de hospedagem em roteiros cicloturísticos de Niterói/RJ, Edra, Falbo e Teixeira (2019) coletaram dados por contato telefônico com 30 estabelecimentos, utilizando o método de cliente oculto, e concluíram:

Sobre o setor hoteleiro, verificou-se que este não está acompanhando, ou melhor, compreendendo os benefícios que o investimento do município em ciclomobilidade pode trazer para o setor. Isto porque dos trinta meios de hospedagem pesquisados, apenas um fazia alguma referência, ainda que superficial, à bicicleta em seu site, dois indicaram possuírem [sic] paraciclos para a guarda da bicicleta e um sinalizou que permite que a bicicleta seja levada para dentro da UH. (2019, p. 338).

Esse “descompasso entre o serviço hoteleiro e o segmento cicloturístico”, identificado na cidade de Niterói, é apontado em nível nacional por Pereira e Abreu (2021, p. 11), para quem “as iniciativas voltadas ao bom recebimento e conveniência do turista de bicicleta são praticamente inexistentes nos estabelecimentos pesquisados.”

Em pesquisa conduzida junto a membros de clubes de bicicleta na China - um total de 10 mil clubes, com 6 milhões de participantes em 2015 -, Han, Meng e Kim (2017) identificaram que hospedagem e alimentação, sob a ótica das facilidades⁵ disponíveis aos turistas de bicicleta, influenciam a decisão sobre a rota escolhida.

Aschauer *et. al.* (2021) apresentaram uma tabela contendo as diferentes necessidades do turista de bicicleta quanto aos meios de hospedagem, considerando o tipo de viagem realizada:

Quadro 2 - Necessidades do turista em relação ao meio de hospedagem

	<i>Center-base</i>	<i>Touring</i>
Desejo:	Acomodação de melhor qualidade, por se tratar de estadia mais longa.	Confiança no meio de hospedagem, especialmente em áreas remotas e novas para o turismo.
Planejamento:	Informações precisas (impressa e digital); Acesso a informação sobre estabelecimentos <i>bike friendly</i> ; Possibilidade de alugar bicicleta (diferencial de acomodação de maior qualidade).	Informações completas (impressa e digital); Disponibilidade de acesso <i>online</i> para eventual adaptação do percurso durante a viagem de bicicleta.
No começo do percurso:	Fornecer recomendações e dicas para o passeio de bicicleta.	Fornecer recomendações e dicas para as próximas etapas da rota.
Durante o percurso:	Informação (mapas impressos, guias; digitais: trilhas GPS, aplicativos de roteamento);	

⁵ Os autores designam como *dimension of amenities*.

Informações sobre instalações seguras e *bike friendly*.

Ao final do percurso: Possibilidade de feedback pelos hóspedes para criar uma atmosfera geral acolhedora e despertar o desejo de futuras visitas, bem como recolher dados para melhorar ainda mais os serviços (recomendação: perguntar ativamente aos turistas).

Fonte: Adaptado de Aschauer *et. al.* (2021, p. 41).

Bakogiannis *et. al.* (2020) conduziram pesquisa na Grécia para averiguar as preferências dos turistas de bicicleta para a escolha de acomodação e outros estabelecimentos, tomando como ponto de partida o resultado de pesquisas realizadas por diferentes autores na Dinamarca, Nova Zelândia, Reino Unido, Austrália e Croácia. Aschauer *et. al.* (2021) também identificaram equipamentos e serviços esperados em meios de hospedagem voltados para o turismo de bicicleta.

Alguns produtos hoteleiros são apontados por ambos os trabalhos, são eles:

- a) não exigir número mínimo de pernoites: muito especialmente em viagens do tipo *touring* pois, como dito anteriormente, importa na troca diária de hospedagem a cada novo etapa do percurso. Ao exigir um número mínimo de diárias, o meio de hospedagem não se alinha com o propósito do turista de bicicleta, que procurará outra alternativa;
- b) local seguro para guardar a bicicleta: um espaço fechado e trancado, com acesso restrito, sendo irrelevante o argumento de que a localidade é tranquila ou segura. A perda da bicicleta, por furto ou roubo, ou até mesmo algum dano, não apenas impede o prosseguimento da viagem, mas pode representar significativo prejuízo financeiro;
- c) tomadas elétricas: somando-se ao item anterior, convém que o local disponha de tomadas elétricas para a recarga de bicicletas elétricas, cada vez mais usuais entre os turistas de bicicleta;
- d) café da manhã adequado: servido em horário mais cedo e com opções de frutas, carboidratos e proteínas. A oferta de pratos regionais ou comidas típicas pode agregar valor e representar um diferencial. Alguns autores traçam um paralelo entre a alimentação do turista de bicicleta e o combustível para os veículos, destacando a importância para o prosseguimento da viagem;
- e) marmita: disponibilização de um pequeno lanche, em embalagem sem volume, para ser levado pelo turista de bicicleta. Um sanduíche envolto em plástico filme (filme de PVC) é um bom exemplo de marmita, e é de suma importância em trechos mais ermos, onde o turista de bicicleta não encontrará locais para aquisição de alimentos;
- f) manutenção e pequenos reparos da bicicleta: a existência de um kit básico de reparo (ferramentas e material); disponibilidade de peças para reposição (câmara, por exemplo) e/ou a cooperação com lojas de bicicleta são alternativas que podem ser adotadas;
- g) informações sobre a rota e a localidade: conhecimento geral sobre a rota a ser percorrida, sugerindo pontos a serem conhecidos ou percursos alternativos, dicas e recomendações, ainda é importante, apesar do crescente uso de recursos tecnológicos, como GPS e informações digitais. É igualmente relevante fornecer detalhes sobre a localidade, tais como pontos de interesse, mercados e restaurantes, transporte público e outras alternativas para deslocamento. Todas essas informações podem ser disponibilizadas em material impresso ou digital, mas o contato pessoal entre o hoteleiro e o turista de bicicleta pode ser considerado um diferencial;
- h) estrutura básica para limpeza da bicicleta: percursos que envolvem estradas de chão/terra e a ocorrência de chuvas, para citar algumas hipóteses, resultam em

equipamento sujo, o que pode prejudicar o seu bom funcionamento. A limpeza, portanto, é um serviço necessário e simples de ser disponibilizado. Uma mangueira, detergente, escova e panos de limpeza são suficientes;

- i) internet Wi-Fi gratuita: embora possa soar óbvio, sempre é bom reforçar a necessidade do serviço gratuito e de qualidade;
- j) serviço de lavanderia: como já mencionado, o turista de bicicleta está sujeito às intempéries e pode chegar com as roupas molhadas e até sujas. O serviço de lavanderia, ou um local para permitir a secagem das roupas, do calçado e dos equipamentos é essencial para definir uma hospedagem *bike friendly*. O serviço pode até mesmo ser disponibilizado mediante parceria;
- k) serviços diferenciados: serviço de leva e traz, transporte de bagagens e aluguel de bicicleta, os quais serão abordados na sequência. Tais serviços podem ser prestados pelo próprio hoteleiro e ser uma fonte adicional de receita, ou podem ser ofertados mediante parceria com outras empresas. Seja como for, representam um grande diferencial na oferta hoteleira.

O serviço de leva e traz envolve o transporte do turista e sua bicicleta até um determinado ponto, a partir do qual será percorrido um roteiro estipulado. Na modalidade *center-base*, o turista de bicicleta poderá retornar ao meio de hospedagem utilizando o mesmo serviço ou pedalando; na modalidade *touring*, deve prosseguir em seu plano de viagem. Esse serviço pode ser especialmente útil em trechos mais perigosos, como o deslocamento pelo acostamento em rodovias movimentadas. Mas também pode ser uma opção do turista de bicicleta, de modo a reduzir a distância a ser percorrida no dia.

O transporte de bagagens aplica-se especialmente àquele turista de bicicleta na modalidade *touring*. Desse modo, o serviço importa em entregar a bagagem na próxima hospedagem prevista na rota a ser percorrida, permitindo que o turista de bicicleta siga pedalando “leve”, sem a carga de sua bagagem.

O aluguel de bicicleta, aqui incluída as opções de bicicletas elétricas, atende àqueles turistas que optam por não transportar seu próprio equipamento, principalmente em viagens aéreas, nas quais há um custo adicional e a preocupação com o correto transporte e a efetiva entrega no destino.

Um espírito de cooperação entre os meios de hospedagem, em uma rede *bike friendly*, valoriza os empreendimentos, assim como o destino. O turista de bicicleta estará em um ambiente acolhedor, que lhe oportuniza a melhor experiência, com segurança e maior facilidade.

Vale salientar que, por mais prazerosa que possa ser a experiência do turista de bicicleta, há sempre um esforço físico envolvido, além do desgaste decorrente do terreno e do clima, sem contar eventuais contratemplos. Qualquer produto ou ambiente que possa amenizar o desgaste e enaltecer o caminho a ser percorrido será uma distinção.

Neste particular, Bakogiannis *et. al.* (2020) e Aschauer *et. al.* (2021) citam serviços de massagem; o funcionamento dos meios de hospedagem ao longo de todo o ano, ou seja, não sazonal; opções de chegada e partida sustentáveis (trem, ônibus e transporte público); e informações confiáveis sobre a previsão do tempo em regiões montanhosas. Os trabalhos tomaram por base o mercado europeu do turismo de bicicleta, e nem sempre os produtos adequam-se à realidade brasileira, mas dão margem à criatividade e à inovação.

A sugestão de uma certificação *Bike Friendly*, ou Amigo do Ciclista, distingue os meios de hospedagem, assim como outros estabelecimentos que desenvolvem um especial talento e apreço pelo turista de bicicleta. Aschauer *et. al.* (2021, p. 10 - tradução nossa⁶)

⁶ Redação original: “More and more companies are interested in the certification of their accommodations or routes. The growing segment of bicycle tourism drives the demand for certified quality in the last years. Meanwhile quality labels for bicycle friendly hotels, guesthouses or camping areas (e.g. “Bett+Bike”:

revelam que

Cada vez mais empresas estão interessadas na certificação dos seus meios de hospedagem ou roteiros. Nos últimos anos, o crescimento do segmento do turismo de bicicleta impulsiona a busca por serviços qualificados. Entrementes, selos de qualidade *bike friendly* para hotéis, pousadas ou áreas de acampamento (p. ex. “Bett+Bike”: <http://www.bettundbike.de/en/>) propagam-se em cerca de 15 países por toda a Europa (Hinnenthal and Miglbauer 2017).

2.4 Turismo de bicicleta no Estado de Santa Catarina e o Circuito do Vale Europeu Catarinense

O Estado de Santa Catarina conta com vários roteiros ou circuitos para o turismo de bicicleta, e não deixam de surgir novos.

Encontram-se, atualmente, os seguintes roteiros estruturados: Vale Europeu Catarinense, Circuito das Araucárias, Vale Sagrado Cicloturismo, Circuito de Cicloturismo Vale dos Encantos (Rota Serra e Rota Mar), Costa Verde & Mar Cicloturismo, Caminho do Louvor, Caminho Sagrado, e Circuito de Cicloturismo Rotas do Aгуaí. Em abril de 2024 foi noticiado o lançamento de mais uma rota, o Circuito Velho Oeste, com 322km e percorrendo 13 municípios do oeste catarinense, com partida e chegada em Cunha Porã (Marmo, 2024).

O Vale Europeu Catarinense, inaugurado no ano de 2006, foi o primeiro circuito mapeado e organizado para o turismo de bicicleta no Brasil.

É gerido pelo Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (CIMVI) e contempla dois circuitos: um para o turista de bicicleta e outro para o caminhante, cujos percursos não são exatamente idênticos, mas há sobreposição em vários trechos. A rota do cicloturismo é circular, com extensão total de 330 km, cuja proposta é ser percorrida de bicicleta em 7 dias, com média de 40 a 50 km por dia.

Figura 1 - Mapa geral do Circuito de Cicloturismo do Vale Europeu Catarinense



Fonte: Vale Europeu Catarinense - Cartilha do Cicloturismo (20--a, p. 2).

Sendo a mais antiga rota brasileira, o próprio site destaca a profissionalização do circuito, com operadoras credenciadas e estruturadas para atender o turista de bicicleta,

<http://www.bettundbike.de/en/> are spreading in about 15 countries throughout Europe (Hinnenthal and Miglbauer 2017).”

providenciando reserva em meios de hospedagem, alimentação, locação de bicicleta, *transfer* do aeroporto, carro de apoio ou para o transporte de bagagem durante a realização do percurso. O turista de bicicleta, no entanto, pode percorrer o circuito por conta própria, pois é autoguiado.

Além da característica eminentemente turística para o lazer, a região também atrai eventos esportivos de ciclismo.

O Desafio Vale Europeu das Estações Mountain Bike, cuja primeira edição ocorreu em 2016, atualmente desenvolve-se em quatro etapas, cada qual em uma estação do ano. As Etapas Verão, Outono, Inverno e Primavera têm ponto de partida e chegada em município que integra o circuito do Vale Europeu de Cicloturismo e os percursos, divididos em Pró, Sport, Amador e Turismo, sobrepõem-se à rota do turismo de bicicleta.

O município de Pomerode, que também integra o Vale Europeu Catarinense, destaca-se por receber duas provas: O Desafio dos Rochas de Mountain Bike, que em 2024 alcançou sua 10ª edição, e a Granfondo World Series - Pomerode Brasil, cuja 2ª edição foi realizada em 2024, com inscrições já abertas para a edição de 2025. Acerca dessa última, cabe dizer que a UCI Gran Fondo World Series foi lançada em 2011 e consiste em uma série de provas de ciclismo de estrada sancionadas pela *Union Cycliste Internationale* (UCI), realizadas em vários países do mundo. Pomerode é a única cidade do Brasil a sediar dita prova.

Em 2022 teve início a Soul Graveland Series, com prova realizada na região do Vale Europeu, onde mantém uma etapa por ano, nada obstante tenha expandido para outras localidades do Brasil em 2023, 2024 e no corrente ano.

A região, portanto, demonstra forte vocação para o turismo de bicicleta, seja por lazer, seja para competição, e segue se aprimorando e servindo de exemplo para a criação de outras rotas em Santa Catarina e no Brasil.

Os meios de hospedagem são indicados pelo site Vale Europeu Catarinense para ambos os circuitos, dispondo de certificação própria. Trata-se do selo “Vale Europeu Sustentável - Hospedagem” e, segundo informação colhida do referido site, as hospedagens preocupam-se em oferecer “serviço personalizado, como espaço seguro para bike, bancada para pequenos consertos e lavanderia, possibilitando a diminuição do volume na mochila” (Vale Europeu Catarinense, 20--b).

Em consulta realizada no dia 29 de abril de 2024, o Circuito Cicloturismo dispunha de 46 meios de hospedagem, distribuídos por cada etapa a ser percorrida, apresentando diversidade entre hotéis tradicionais, pousadas, hostels, e até mesmo casas de aluguel e hospedagens alternativas.

Para o propósito deste trabalho interessam tão somente aqueles estabelecimentos que oferecem produtos hoteleiros típicos, razão pela qual as casas de aluguel e hospedagens alternativas não foram contemplados na pesquisa. Desse modo, foram selecionados 28 estabelecimentos para a pesquisa.

O quadro abaixo apresenta um resumo por etapa:

Quadro 3 - Hospedagens do Circuito de Cicloturismo do Vale Europeu Catarinense

ETAPA	PERCURSO	MEIOS DE HOSPEDAGEM	
		Indicados no site	Objeto da pesquisa
1	Timbó - Pomerode	7	6
2	Pomerode - Indaial	9	7
3	Indaial - Ascurra - Apiúna - Rodeio	5	5

4	Rodeio - Benedito Novo - Doutor Pedrinho	7	1
5	Doutor Pedrinho - Rio dos Cedros (Alto Cedros)	4	2
6	Rio dos Cedros (Alto Cedros - Palmeiras)	8	5
7	Rio dos Cedros (Palmeiras) - Timbó	6	2
TOTAL		46	28

Fonte: Elaborado pela acadêmica (2024).

Todos os meios de hospedagem possuem algum canal digital para contato ou realização de reservas (*instagram*, *facebook*, Booking.com, Airbnb ou site próprio), o que permitiu realizar a seleção daqueles que seriam objeto da pesquisa.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Adotou-se uma abordagem qualitativa que, no dizer de Marconi & Lakatos (2022, p. 297), visa “obter uma compreensão particular do objeto que investiga” e, quanto aos objetivos, configura-se como exploratória-descritiva. Exploratória por envolver levantamento bibliográfico e documental, além de pesquisa com os meios de hospedagem, realizada mediante questionário *online*, entrevista e observação ativa. Descritiva porque também busca as características desses estabelecimentos no contexto do turismo de bicicleta, mediante o levantamento de dados para relacioná-los com os parâmetros colhidos na pesquisa bibliográfica.

3.1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Pesquisa bibliográfica e documental foi a base para construir a fundamentação teórica acerca do turismo de bicicleta e os produtos hoteleiros voltados ao turista de bicicleta.

Essa fase, que teve início em junho de 2022, foi realizada a partir das bases de dados SciELO, Google Scholar e Capes. O material foi obtido utilizando as palavras-chave *cicloturismo* e *bicycle tourism*, de forma isolada ou combinadas com *hotel*, *hotelaria*, *hospedagem*, *hospitality*, *accommodation*, *Europe*, *bike hotel* e *bike friendly*. A pesquisa com a expressão *cycle tourism* não resultou positiva, remetendo sempre a temas relacionados com ciclo ou ciclos do turismo.

Pesquisa adicional foi realizada em sites de associações de ciclismo e hotéis na Europa, assim como em sites nacionais de associações de ciclismo e revistas digitais especializadas na área. O site oficial do Ministério do Turismo do Brasil foi igualmente relevante.

Os dados acerca das rotas de cicloturismo foram obtidos nos respectivos sites oficiais, com especial destaque ao site do Vale Europeu Catarinense, que forneceu os elementos necessários para a realização da pesquisa com os meios de hospedagem.

3.2 COLETA DE INFORMAÇÕES

A partir da pesquisa bibliográfica foram identificados produtos hoteleiros voltados para o turista de bicicleta, merecendo destaque o mercado europeu, onde esse segmento de turismo está consolidado e em constante expansão.

Conforme tratado no subtítulo 2.3, identificou-se os seguintes produtos hoteleiros:

- a) não exigir número mínimo de pernoites;
- b) local seguro para guarda da bicicleta, com tomadas elétricas;

- c) café da manhã adequado;
- d) marmitta, ou pequeno lanche para levar;
- e) kit básico para manutenção e pequenos reparos da bicicleta;
- f) informações sobre a rota e a localidade;
- g) estrutura básica para limpeza da bicicleta;
- h) internet Wi-Fi gratuita;
- i) serviço de lavanderia;
- j) serviços diferenciados: serviço de leva e traz, transporte de bagagens e aluguel de bicicleta.

A pesquisa foi elaborada na forma de questionário *online* gerado através do *Google Forms*, composto por 19 questões fechadas de múltipla escolha, todas de preenchimento obrigatório, algumas delas comportando mais de uma resposta. Adotou-se o questionário por ser o instrumento de coleta de dados que dispensa a presença do pesquisador e, com o uso do *Google Forms*, é possível sua aplicação virtual, dispensando o uso de papel.

Foram criadas três questões abertas: duas delas permitindo o envio de arquivos e uma permitindo resposta digitada, mas nenhuma de cunho obrigatório. A intenção foi abrir espaço para a disponibilização de eventual estatística quanto ao número de ciclistas recebidos/hospedados; e para relato sobre os serviços e produtos que disponibilizam para o turista de bicicleta, fosse pelo envio de imagens ou por manifestação escrita.

O questionário foi dividido em 3 seções: a primeira para coleta de informações gerais sobre o meio de hospedagem; a segunda para obter informações sobre o turista de bicicleta que ali se hospeda; e a terceira, sobre os produtos hoteleiros oferecidos.

Obteve-se o apoio do CIMVI, que se disponibilizou a encaminhar o *link* do questionário através de lista de transmissão pelo WhatsApp, alcançando todos os meios de hospedagem do Circuito do Vale Europeu. A participação ficou disponível no período compreendido entre 11/11/2024 e 22/11/2024 e conseguiu-se apenas quatro respostas. Dessas, contudo, apenas uma foi válida para este trabalho, visto que dois respondentes enquadraram-se como “Outro (Airbnb, aluguel de temporada etc)” e um terceiro não consta da lista de hospedagens divulgada no site do Circuito.

Tendo em vista a reduzida participação, uma nova rodada foi elaborada. Pesquisando cada um dos meios de hospedagem, obteve-se o contato de WhatsApp de 27 dos 28 empreendimentos que eram objeto da pesquisa (Quadro 3). Novo *link* foi encaminhado e o período para participação foi renovado para 25/11/2024 a 05/12/2024, recebendo duas respostas adicionais.

Nessa segunda rodada, um dos empreendimentos da Etapa 3 informou o encerramento de suas atividades e, desse modo, o público-alvo foi reduzido para 27 meios de hospedagem.

Diante da necessidade de uma maior participação, a fim de obter dados suficientes para análise e considerações, optou-se pela pesquisa *in loco*, utilizando o mesmo questionário para a coleta dos dados. Tecnicamente, o questionário converteu-se em um formulário, pois o preenchimento ficou a cargo da pesquisadora, que também colheu dados adicionais através da entrevista com os proprietários ou gerentes dos empreendimentos.

Essa terceira rodada foi realizada no período compreendido entre 26/12/2024 e 30/12/2024, com deslocamento e hospedagem na cidade de Timbó, inclusive em um dos hotéis contemplados no Circuito. Não houve prévio contato via telefone ou e-mail. Optou-se pelo comparecimento pessoal aos empreendimentos, explicando o motivo da visita, a situação enfrentada com a pesquisa previamente encaminhada e o pedido de colaboração.

Cabe destacar, neste ponto, a receptividade e a boa vontade de proprietários e gerentes, que se dispuseram a responder as questões e contar um pouco sobre sua experiência.

Via de regra, as respostas foram colhidas no momento da visita e este contato pessoal mostrou-se extremamente produtivo, pois trouxe informações adicionais para a análise dos resultados e para as considerações finais. Segue um resumo das visitas (Quadro 4):

Quadro 4 - Resumo das Visitas

Data	Etapas Visitadas	MH's objeto da pesquisa ⁷	MH's visitados	Resultado obtido
26/12/2024	3 e 4	5 ⁸	5	- 4 hotéis e 1 cama e café; - 3 participaram no ato da visita; - 1 respondeu através do <i>link</i> ; - 1 estava fechado (férias coletivas).
27/12/2024	2	7	6	- 2 hotéis e 4 pousadas; - 4 participaram no ato da visita; - 1 respondeu através do <i>link</i> ; - 1 estava fechado (férias coletivas).
29/12/2024	6 e 7	7	3	- 1 hostel, 1 cama e café, e 1 pousada; - 2 participaram no ato da visita; - 1 respondeu através do <i>link</i> .
30/12/2024	1	6	6	- 2 hotéis, 1 hostel e 3 pousadas; - 1 participou no ato da visita; - 2 responderam através do <i>link</i> ; - 3 estavam fechados.

Fonte: Elaborado pela acadêmica (2025).

Assim sendo, foram visitados 20 dos 27 meios de hospedagem definidos como público-alvo: 10 participaram da pesquisa no ato da visita; 5 responderam mediante envio do *link*; e, por fim, 5 estavam fechados, dois deles com indicativo de “férias coletivas”. Apenas 4 meios de hospedagem não foram visitados - 01 em cada uma das Etapas 1, 5, 6 e 7 - devido à localização, ou mais distante, ou pelas condições da estrada. De qualquer modo, todas as Etapas contam com ao menos um respondente.

Resultado final: uma resposta obtida na primeira rodada da pesquisa; duas respostas na segunda rodada; e outras 15 na terceira rodada, totalizando 18 respostas, o que representa 66,67% dos empreendimentos que compõem o público-alvo. Todas as respostas ficaram concentradas em um único documento do *Google Forms*, de modo a permitir a geração dos correspondentes gráficos.

4 APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

A pesquisa buscou obter informações sobre a existência dos produtos hoteleiros ofertados pelos meios de hospedagem no Circuito de Cicloturismo do Vale Europeu, muito especialmente aqueles produtos identificados neste trabalho, quais sejam:

- não exigir número mínimo de pernoites;
- local seguro para guarda da bicicleta, com tomadas elétricas;
- café da manhã adequado;
- marmita, ou pequeno lanche para levar;
- kit básico para manutenção e pequenos reparos da bicicleta;

⁷ Vide Quadro 3.

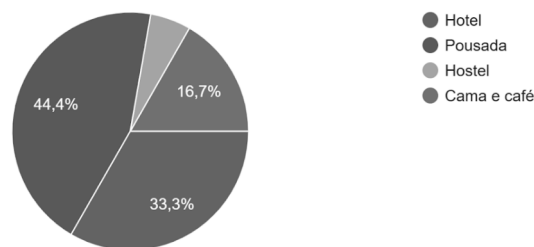
⁸ Um MH encerrou suas operações.

- f) informações sobre a rota e a localidade;
- g) estrutura básica para limpeza da bicicleta;
- h) internet Wi-Fi gratuita;
- i) serviço de lavanderia;
- j) serviços diferenciados: serviço de leva e traz, transporte de bagagens e aluguel de bicicleta;
- k) serviços adicionais que possam agregar valor.

Para iniciar, buscou-se caracterizar os meios de hospedagem que participaram da pesquisa.

O Gráfico 1 revela a dispersão dos respondentes entre as diferentes categorias de meio de hospedagem, com distribuição semelhante entre hotel (6) e pousada (8), além de hostel (1) e cama e café (3).

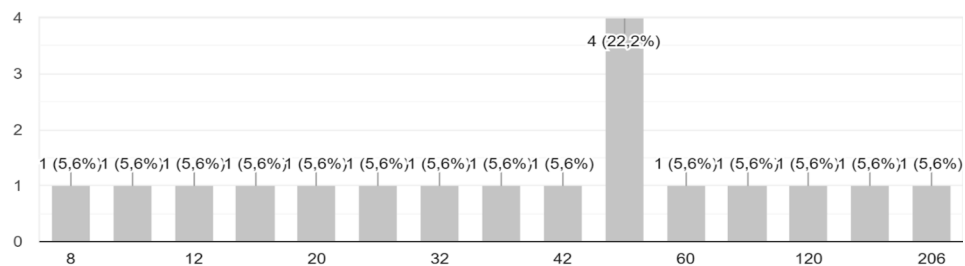
Gráfico 1 - Categoria do meio de hospedagem



Fonte: Gerado pelo Google Forms a partir dos dados coletados na pesquisa (2025).

A capacidade de hospedagem é bem ampla, variando de 8 a 206 hóspedes, havendo 4 empreendimentos que acomodam 45 hóspedes (Gráfico 2).

Gráfico 2 - Capacidade de hospedagem

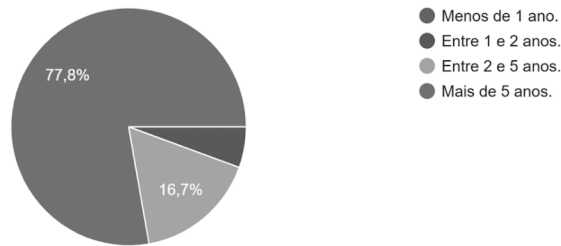


Fonte: Gerado pelo Google Forms a partir dos dados coletados na pesquisa (2025).

A combinação desses dois dados revela a diversidade dos meios de hospedagem, composto por pequenos negócios e hotéis de maior porte, esses últimos mais concentrados nos municípios da Parte Baixa, muito especialmente Timbó e Indaial. Em outras palavras, há uma oferta diversificada de meios de hospedagem para escolha pelo turista de bicicleta.

Quanto ao tempo de funcionamento (Gráfico 3), a grande maioria está em atividade há mais de 5 anos. Contudo, por ocasião das visitas, constatou-se que muitos operam há mais de 10 ou 15 anos, principalmente nos municípios das Etapas 1, 2 e 3, que compõem a chamada parte baixa do Circuito.

Gráfico 3 - Tempo em funcionamento

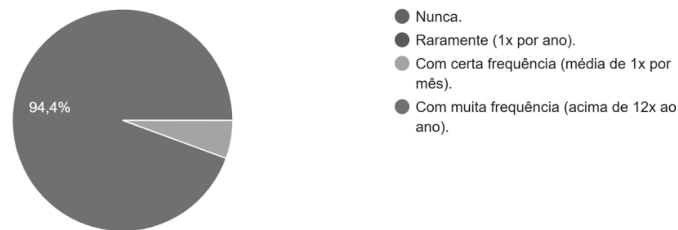


Fonte: Gerado pelo Google Forms a partir dos dados coletados na pesquisa (2025).

No que tange à periodicidade com que hospedam turistas de bicicleta, a resposta predominante é “com muita frequência”, representando uma média de uma vez ao mês nos termos da pergunta formulada (Gráfico 4).

No entanto, a periodicidade estabelecida na pesquisa não representa a realidade dos hoteleiros pois, durante as visitas, muito frequentemente respondiam que esse fluxo ocorre semanalmente. Nas hospedagens da Etapa 6, em especial, esse fluxo é até mais intenso, o que pode ser atribuído à reduzida opção de hospedagem, diferentemente do que ocorre na parte baixa do Circuito.

Gráfico 4 - Frequência com que hospedam turistas de bicicleta



Fonte: Gerado pelo Google Forms a partir dos dados coletados na pesquisa (2025).

Todos os meios de hospedagem oferecem internet Wi-Fi e, à exceção de um único, o café da manhã também está incluso no valor da diária.

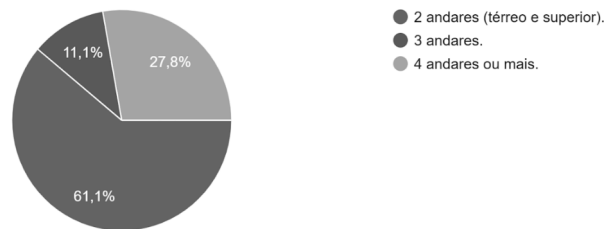
O serviço de café da manhã tem início em horários variados, com a seguinte distribuição entre os respondentes:

- a) 06h00min = 2;
- b) 06h15min = 1;
- c) 06h30min = 7;
- d) 07h00min = 7; e
- e) 07h30min = 2.

Alguns dos gestores, durante a visita, informaram que o horário não é tão rígido, sendo sempre possível ajustar com o turista de bicicleta. Algumas hospedagens, inclusive, pelo porte e por atenderem basicamente esse tipo de turista (ou o caminhante), sequer tem um horário definido para servir o café da manhã, preferindo combinar com o hóspede.

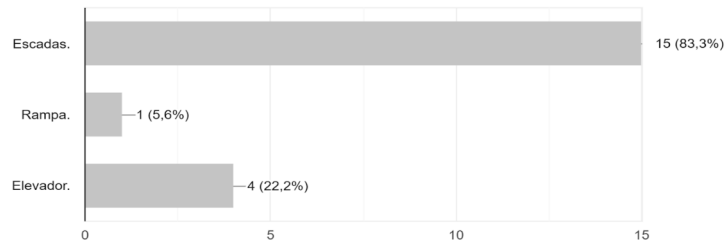
Por fim, no tocante à estrutura física, todos os empreendimentos possuem mais de um piso. A grande maioria opera em edificações de até 2 andares (Gráfico 5) e uma minoria oferece elevador para acesso aos pisos superiores (Gráfico 6).

Gráfico 5 - Quantidade de andares



Fonte: Gerado pelo Google Forms a partir dos dados coletados na pesquisa (2025).

Gráfico 6 - Forma de acesso aos pisos superiores



Fonte: Gerado pelo Google Forms a partir dos dados coletados na pesquisa (2025).

Cumprir dizer que, durante as visitas, foi possível constatar que a maior parte consiste em casas que foram adaptadas para hospedagem, o que explica a predominância de respostas para “2 andares (térreo e superior)”.

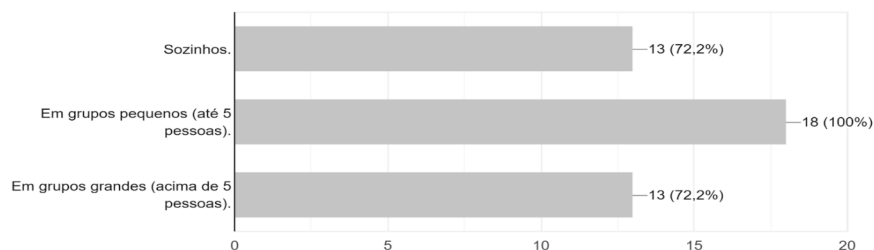
A forma de acesso é relevante ao avaliar a guarda da bicicleta, muito especialmente se o meio de hospedagem não dispõe de local específico, como um bicicletário, e o equipamento precisa ser levado para o quarto.

As questões seguiram para obter informações referentes ao turista de bicicleta que se hospeda nos meios de hospedagem pesquisados. Indagou-se, inicialmente, sobre a existência de controle estatístico sobre esse tipo de hóspede, ao que metade dos respondentes disse manter um registro.

Durante as visitas constatou-se que os empreendimentos menores são os mais atentos a esse acompanhamento, realizado de forma bastante simples, mediante anotação em agendas ou cadernos que utilizam para o controle de reservas. Alguns empreendimentos informaram repassar esses dados para o CIMVI, entidade que concentraria mais informações sobre o Circuito.

O Gráfico 7 revela que o turista de bicicleta pode viajar sozinho ou em grupos, pequenos ou grandes, e os respondentes visitados mencionaram com frequência a participação de casais.

Gráfico 7 - Se o turista de bicicleta viaja sozinho ou em grupos



Fonte: Gerado pelo Google Forms a partir dos dados coletados na pesquisa (2025).

Conforme se extrai do Gráfico 8, o turista de bicicleta viaja de forma independente, carregando sua própria bagagem, mas também contrata serviços para acompanhá-los ao longo do percurso. Essa contratação não implica, necessariamente, em empresa de turismo para organizar todo roteiro; pode consistir somente na contratação de carro de apoio ao longo do percurso ou para carregamento de bagagem.

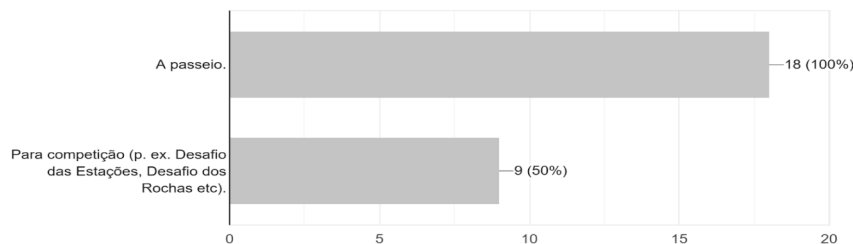
Gráfico 8 - Se o turista de bicicleta viaja de forma independente ou com apoio



Fonte: Gerado pelo Google Forms a partir dos dados coletados na pesquisa (2025).

Foi mencionado que o Circuito Vale Europeu atrai tanto o turista de bicicleta a passeio, como também aquele que participa de competições. O Gráfico 9 corrobora essa afirmativa.

Gráfico 9 - Propósito do turista de bicicleta: lazer ou competição



Fonte: Gerado pelo Google Forms a partir dos dados coletados na pesquisa (2025).

Os dados coletados permitem constatar que o competidor concentra-se na parte baixa do Circuito. Esse perfil de turista de bicicleta raramente ficará hospedado na parte alta (Etapas 4 a 7), com exceção apenas de eventuais parcerias ou lotação dos meios de hospedagem localizados em Timbó, Pomerode e Indaial, a rigor das entrevistas realizadas.

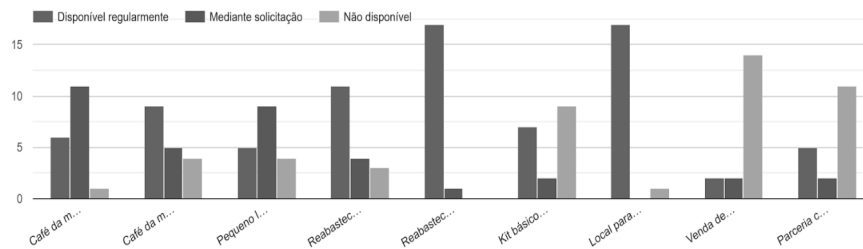
Tal característica deve-se ao fato de que as competições, via de regra, têm ponto de partida e chegada nos supra mencionados municípios (ou proximidades), onde a estrutura hoteleira é maior e mais diversa. As localidades da parte alta atendem, basicamente, ao público com foco no lazer.

As questões finais buscaram obter informações sobre os produtos hoteleiros especificamente oferecidos para o turista de bicicleta.

À exceção de um respondente, não há exigência de número mínimo de diárias. Ou seja, o turista de bicicleta pode pernoitar uma noite e seguir viagem no dia seguinte.

Uma das questões indagou sobre a disponibilização dos seguintes produtos hoteleiros: café da manhã mais cedo e mais reforçado; pequeno lanche; reabastecimento de água; kit básico para manutenção e reparos; local para limpeza da bicicleta; venda de itens para reposição e parceria com lojas de bicicleta/oficinas, verificando se é oferecido regularmente ou mediante solicitação, ou se não está disponível. O Gráfico 9 representa as respostas obtidas.

Gráfico 9 - Produto hoteleiro oferecido regularmente, mediante solicitação ou não disponível



Fonte: Gerado pelo Google Forms a partir dos dados coletados na pesquisa (2025).

Quanto ao horário do café da manhã, já foi mencionado que não há um rigorismo, sendo possível ajustar a antecipação do serviço. Apenas um empreendimento não tem flexibilidade de horário, tratando-se de hotel de maior porte.

O café da manhã mais reforçado é oferecido regularmente pela maioria dos estabelecimentos (9). Em verdade, as entrevistas revelaram que o café da manhã segue a tradição da região do Vale Europeu, com forte influência ítalo-germânica. Desse modo, o café da manhã já inclui variedade de pães, bolos, e cucas, geléias e opções de frios (salames, queijos etc). Afora isso, frutas, cereais, café, leite e chá, compõem o café da manhã básico das hospedagens, o que pode justificar o fato de haverem 4 respostas de “não disponível”. Nada obstante, o café da manhã pode ser especialmente reforçado por solicitação do turista, resposta dada por 3 hospedagens da Etapa 2 e outras 2 da Etapa 6.

Pensando especificamente no turista de bicicleta competidor, os respondentes informaram fornecer uma maior oferta de frutas e ovos para o café da manhã, e demonstraram conhecer a rotina desse perfil de turista, que faz uso de suplementação para a prática da atividade. Foram as 3 respostas obtidas na Etapa 2.

O pequeno lanche para levar é disponibilizado por 14 empreendimentos, em 9 dos quais deve ser solicitado pelo turista; apenas 4 não disponibilizam. Destaca-se o relato de dois empreendimentos visitados.

No primeiro, quando começou a operar, adotou por praxe a disponibilização do lanche, pronto e embalado para levar, independentemente de solicitação. Com o decorrer do tempo e aumento do fluxo de turistas de bicicleta, essa prática passou a ser um trabalho extra, mas segue sendo oferecido sem custo, pois se tornou uma marca do negócio, da sua hospitalidade. No segundo, a opção é por não oferecer o lanche por questão de higiene alimentar e o receio de que, pelo uso de produtos refrigerados, ocorra algum tipo de intoxicação, o que poderia afetar a imagem do negócio.

O reabastecimento de água potável é ponto crucial, tendo em vista a importância mais acentuada da hidratação durante a prática de atividade física (competitiva ou não).

A maioria dos meios de hospedagem (11) oferece reabastecimento da caramanhola⁹ ou da mochila de hidratação sem custo adicional, mediante uso de filtro ou outra fonte de água potável. A venda de água mineral soma-se àquele serviço e está disponível em todas as hospedagens, ressalvada apenas uma, na qual a aquisição deve ser solicitada, pois não se trata de venda ostensiva.

Em algumas hospedagens, foi também referido que a venda é para garrafas de 500ml, mas também embalagens maiores de 1,5l.

O kit básico para manutenção da bicicleta está disponível em 7 meios de hospedagens; em 2 a disponibilidade depende de solicitação e 9 empreendimentos não dispõem de qualquer material. Na entrevista com os gestores, alguns argumentaram que o próprio turista de bicicleta está equipado com os itens essenciais e, havendo necessidade, pode ser indicado o

⁹ Garrafa que vai presa ao quadro da bicicleta.

serviço de uma bicicletaria. Nesse caso, o prestador de serviço é pessoa conhecida e que se disponibiliza a atender o hóspede.

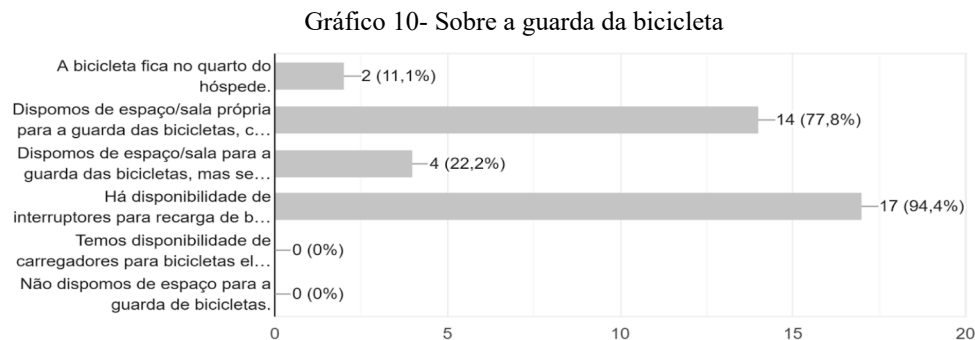
Dos 18 respondentes, apenas 1 não conta com local para a limpeza da bicicleta. Dos locais visitados foi possível observar que não há um padrão, mas é disponibilizado o suficiente para uma limpeza básica, que permita prosseguir a viagem de maneira segura e sem prejuízo do equipamento. Via de regra há uma mangueira e uma esponja ou escova.

A grande maioria dos meios de hospedagem não vende itens para reposição ou acessórios (14); há 2 que disponibilizam regularmente e outras 2, mediante solicitação.

Sobre parceria com lojas de bicicletas e/ou oficinas, aparentemente a questão gerou dúvidas e pode ter afetado o resultado da pesquisa. Tal ilação decorre das visitas, pois os respondentes esclareciam ter loja ou profissional de confiança, mas que não havia contrapartida financeira por eventual indicação. A pergunta, contudo, visava averiguar a existência de uma relação de colaboração ou cooperação entre diferentes prestadores de serviço, sem qualquer cunho financeiro.

Isto dito, 11 respondentes informaram não possuir qualquer tipo de parceria; 5 mantém de forma regular e outros 2, mediante solicitação.

Sobre o local para guarda da bicicleta (Gráfico 10), é necessário fazer relação com a estrutura física do empreendimento, lembrando que todos possuem mais de um piso e que, na grande maioria, o acesso aos pisos superiores depende de escadas.



Fonte: Gerado pelo Google Forms a partir dos dados coletados na pesquisa (2025).

A bicicleta precisa ser guardada no quarto do hóspede em apenas 2 empreendimentos.

A visita a um deles revelou um pequeno espaço no hall de entrada, insuficiente para atender grupos maiores. A opção atual é levar a bicicleta para o quarto, cujo acesso é por escadas, mas há projeto para a construção de bicicletário próprio e seguro. O respondente informou que o turista de bicicleta competidor prefere levar o equipamento para o quarto, por questões de segurança, e o mesmo se aplica ao turista de bicicleta a passeio, que possui equipamento de valor mais elevado.

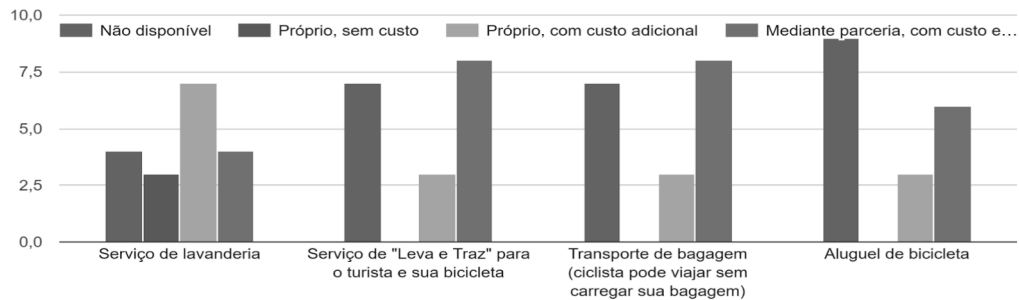
O segundo empreendimento respondeu através do *link* e, apesar da bicicleta ficar no quarto, o acesso ao piso superior (2 andares - térreo e superior) é possível por meio de rampas, o que facilita o transporte do equipamento.

No mais, os meios de hospedagem contam com espaço específico, de fácil acesso, para a guarda das bicicletas. Em alguns dos empreendimentos visitados foi identificada a vigilância monitorada, uso de cadeados e trancas, mas também se ouviu comentários de que “a região é tranquila” ou que “nossa cidade é segura”, sugerindo que medidas de segurança podem ser minimizadas pelo baixo potencial de risco na localidade.

Dos 18 respondentes, apenas um não assinalou a disponibilidade de interruptores para recarga de bicicletas elétricas e nenhum possui carregador para esse tipo de equipamento, em parte explicado pela diversidade de modelos.

O Gráfico 11 traz os dados coletados sobre serviços de lavanderia, de leva e traz para o turista e sua bicicleta, transporte de bagagem e aluguel de bicicleta, se são disponibilizados, sem custo ou com custo adicional, ou se mediante parceria com custo adicional.

Gráfico 11 - Serviços de lavanderia, leva e traz, transporte de bagagem e aluguel de bicicleta



Fonte: Gerado pelo Google Forms a partir dos dados coletados na pesquisa (2025).

Quanto ao serviço de lavanderia, 4 meios de hospedagem não disponibilizam; 3 disponibilizam sem custo; 7 disponibilizam com custo extra; e outros 4 disponibilizam mediante parceria.

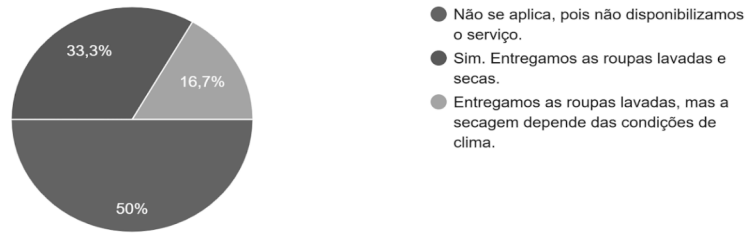
Em duas das hospedagens visitadas, o serviço passou a ser disponibilizado como resultado da observação dos gestores. Perceberam, ao longo do tempo, que o turista de bicicleta lavava suas roupas na pia do banheiro ou no chuveiro, durante o banho, ou, então, formavam fila para utilizar o tanque. À vista dessa necessidade, e considerando custos e desperdícios envolvidos (principalmente de água), passaram a disponibilizar o serviço sem cobrança adicional. Em um dos casos há máquina de lavar roupas para uso exclusivo do turista de bicicleta, juntamente com os produtos de limpeza; em outro, as roupas são recolhidas em saquinhos diferenciados e identificados para cada hóspede, e devolvidas lavadas e secas no dia seguinte (ou no mesmo dia, a depender do horário).

Também merece destaque a existência de lavanderias *self service*, principalmente nas cidades de Timbó, Indaial e Pomerode, que, na maioria dos casos, representam a “parceria” para prestação do serviço.

Quanto aos demais serviços, prevalece a indisponibilidade pelo meio de hospedagem e a oferta mediante parceria. Dos 18 respondentes, 7 não disponibilizam os serviços de leva e traz e de transporte de bagagem; 8 oferecem ditos serviços por meio de parcerias. O aluguel de bicicleta não é ofertado por 9 respondentes, ao passo que 6 proporcionam através de parcerias. Apenas 3 respondentes oferecem os serviços de leva e traz e de transporte de bagagem, sendo que um deles também dispõe de bicicletas para locação. Esse serviço, por sua vez, é ofertado por outros dois respondentes.

Havendo a disponibilização do serviço de lavanderia, cabe averiguar se o turista de bicicleta receberá sua roupa limpa e seca, pois importa dizer se e como irá usá-la no dia seguinte, ou se terá que transportá-la na bagagem, molhada ou úmida. Questionados, 9 respondentes assinalaram que a pergunta não se aplica, visto que não oferecem o serviço; 6 informaram entregar as roupas lavadas e secas; enquanto 3 informaram entregar as roupas lavadas, mas que a secagem depende das condições climáticas (Gráfico 12).

Gráfico 12 - Se o serviço de lavanderia entrega a roupa limpa e seca de um dia para outro



Fonte: Gerado pelo Google Forms a partir dos dados coletados na pesquisa (2025).

Seguiram-se, então, duas questões para resposta aberta. A primeira delas oportunizou o envio de fotos, ou arquivos PDF, das instalações que atendem às demandas do turista de bicicleta. Dentre aqueles que responderam através do *link*, apenas um encaminhou imagens, as quais são também encontradas na respectiva página do Instagram. O material destaca a localização e atrativos próximos, incluindo um restaurante; área de relaxamento e lazer; jantar por demanda; café da manhã especial; quartos climatizados; *amenities*; serviço de lavanderia (foto da máquina de lavar roupas); bomba para calibrar pneu; local fechado e seguro para guarda das bicicletas e para lavagem, além de um cavalete para manutenção.

O objetivo principal dessa questão foi obter imagens para visualizar os produtos, buscando averiguar se teoria e prática estão alinhadas. As visitas, para esse propósito, foram extremamente profícuas, pois foi possível verificar *in loco* não apenas a existência e oferta dos produtos, mas como estão estruturados.

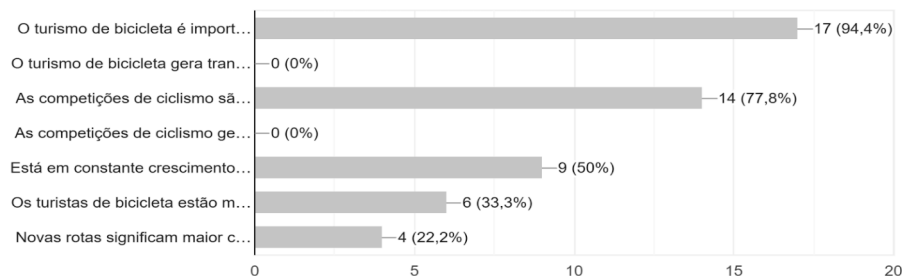
A segunda questão aberta oportunizou espaço para relatos sobre os produtos ofertados, e não se obteve qualquer retorno.

Quanto ao objetivo dessas questões abertas, foi possível colher muitas informações durante a entrevista com os gestores, conforme pontuado ao longo desta análise. Alguns gestores fizeram questão de salientar a existência de piscina, que fica à disposição para os turistas de bicicleta relaxarem depois das várias horas pedalando.

A alimentação também foi mencionada na parte alta do Circuito. Os meios de hospedagem oferecem café da tarde como cortesia e jantar (sob demanda em alguns casos), tendo em vista a ausência de restaurantes na localidade.

Para encerrar a pesquisa, foram apresentadas algumas afirmativas sobre o turismo de bicicleta, a fim de colher a opinião dos respondentes, sendo possível escolher uma ou várias alternativas (Gráfico 13).

Gráfico 13 - Opinião sobre o turismo de bicicleta



Fonte: Gerado pelo Google Forms a partir dos dados coletados na pesquisa (2025).

Não houve unanimidade, mas 17 respondentes concordam que o turismo de bicicleta é importante para a economia da região, ao passo que 14 concordam que as competições de ciclismo são igualmente importantes.

Para 9 respondentes o segmento está em constante crescimento e exige qualificação dos prestadores de serviço, enquanto 6 reconhecem que o turista de bicicleta está mais exigente em relação aos serviços. Apenas 4 respondentes entendem que novas rotas significam maior concorrência.

O impacto positivo do turismo de bicicleta importa na abertura de novos meios de hospedagem, e expansão ou melhorias naqueles já existentes; além disso, o turista de bicicleta retorna para a região, seja para realizar o percurso novamente, seja para trazer a família, movimentando a economia local. Na parte alta do Circuito (Etapas 5, 6 e 7) foi o impulso para a abertura dos meios de hospedagem que ali operam. As competições, por sua vez, movimentam principalmente a parte baixa do Circuito.

No tocante à exigência do turista de bicicleta, não estaria tão relacionada com os meios de hospedagem, mas com outros serviços, destacando as opções de alimentação ao longo do caminho e/ou nas cidades-sede das Etapas.

Em relação à concorrência de outras rotas, houve relato informando que grupos recorrentes haviam se deslocado para outras rotas, mas retornaram ao Circuito Vale Europeu. Essa informação dizia respeito a turistas de bicicleta e caminhantes.

De modo geral, há um espírito de cooperação entre os meios de hospedagem, sobretudo na Parte Alta do Circuito. A acolhida calorosa também foi perceptível nas entrevistas; o ambiente adequado ao turista de bicicleta e a atenção aos detalhes estava presente nos diferentes meios de hospedagem, de pequeno, médio ou grande porte.

Por fim, as entrevistas revelaram que a estruturação dos meios de hospedagem, de modo a adequar-se às necessidades específicas do turista de bicicleta, não foi fruto de estudos ou pesquisas prévias. Foi resultado da experiência observacional dos gestores, que permitiu identificar padrões e demandas desses turistas.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo do turismo de bicicleta, no Brasil, concentra-se nos atributos e na infraestrutura da rota, mas não se debruça sobre as necessidades do turista de bicicleta no tocante a bens e serviços nos meios de hospedagem.

Produtos hoteleiros para o turismo de bicicleta são investigados por autores estrangeiros, que lograram identificar itens específicos, muitos dos quais repetem-se em diferentes estudos (Aschauer *et. al.*, 2021; Bakogiannis *et. al.*, 2020; Han, Meng & Kim, 2017; Lee, Chen & Huang, 2014), os quais se originam em países onde o turismo de bicicleta está consolidado, como Taiwan e no continente europeu.

Os atributos da rota são essenciais para a fidelização do turista de bicicleta (Han, Meng & Kim, 2017; Lee, Chen & Huang, 2014), e os meios de hospedagem, como atributos secundários, impactam diretamente na escolha do destino. Por isso, este trabalho investigou o Circuito Vale Europeu Catarinense, considerada a mais antiga rota de turismo de bicicleta do Brasil, para identificar os produtos hoteleiros ofertados e estabelecer uma relação com a literatura estrangeira.

Acreditou-se, por um momento, que a pesquisa restaria frustrada, tendo em vista a baixa adesão ao questionário *online*. No entanto, a mudança de metodologia, com visita aos meios de hospedagem e adoção de formulário para colher as respostas, foi uma reviravolta extremamente produtiva e enriquecedora; mais do que respostas, obteve-se relatos da experiência vivenciada pelos gestores.

A pesquisa revela haver grande diversidade de meios de hospedagem, quanto à categoria e ao porte, e a vasta maioria dispensa número mínimo de pernoites, o que atende o turismo de bicicleta na forma *touring*, sem afastar o formato *center-base*.

Um local seguro para a guarda da bicicleta é disponibilizado pela maioria dos empreendimentos, com estrutura para recarga de e-bikes, garantindo a integridade do equipamento. Em alguns locais, no entanto, a segurança é relativizada pela crença de que a região é tranquila e não oferece riscos. Essa convicção deveria ser revista, refletindo em mudanças na estrutura oferecida. A par do custo elevado de muitas bicicletas, cabe lembrar que esse é o meio de transporte do turista e, na hipótese de furto ou danos, por exemplo, a viagem é inesperadamente interrompida.

O café da manhã ganha destaque no Circuito do Vale Europeu. A refeição matinal reflete a cultura ítalo-germânica característica dessa região; é naturalmente reforçada e com variadas opções de alimentos, incluindo carboidratos e proteínas. A oferta de pratos regionais é referida por Aschauer *et. al.* (2021) como um diferencial da rota de turismo de bicicleta. Além disso, o café da manhã é servido em horários flexíveis, podendo ser previamente ajustado com o meio de hospedagem para atender aos planos de viagem do turista de bicicleta.

Um breve parágrafo para referir a atenção dispensada ao turista de bicicleta competidor, cujo café da manhã recebe um aporte adicional de frutas e ovos, demonstrando que a hotelaria do Circuito conhece as necessidades do seu hóspede e busca atendê-las da melhor forma possível.

O turista de bicicleta também encontra a oferta de pequeno lanche para levar, facilitando, e até mesmo garantindo sua alimentação durante o trajeto, aspecto que ganha maior importância quando há escassez de pontos de alimentação ao longo do percurso. Inclusive, a reduzida opção de estabelecimentos para alimentação foi referida como sendo ponto fraco da parte alta do Circuito.

O cuidado com a hidratação do turista de bicicleta também fica evidenciado, vez que a maioria dos meios de hospedagem oferece fonte de reabastecimento sem custo adicional, e todos realizam venda de água mineral. O consumo de água é de fundamental importância para a saúde e disposição física do turista de bicicleta, esteja a lazer ou competindo, e dispôr de reposição sem custo, ou ter a escolha de água mineral, é mais um indicativo da boa hospitalidade que norteia a atividade hoteleira do Circuito.

O acesso gratuito à internet Wi-Fi, ainda que soe óbvia, vale ser reforçada, pois o percurso do Circuito de Cicloturismo apresenta vários pontos cegos, ou seja, sem sinal ou conexão estável; até mesmo o uso do telefone pode ser inviável. A internet Wi-Fi pode ser a única forma para o contato com terceiros, seja qual for o motivo ou a finalidade, assim como para obter informações gerais ou acessar o mapa do circuito, que fica disponível *online*.

Uma estrutura básica para limpeza da bicicleta é oferecida por 17 dos 18 meios de hospedagem pesquisados, demonstrando alinhamento com as necessidades do hóspede. A bicicleta suja pode ser origem de problemas mecânicos, que podem inviabilizar o prosseguimento da viagem. Apesar de não haver um padrão, essa estrutura exige itens mínimos como um espaço apropriado, mangueira, uma escova e panos para limpeza (Aschauer *et. al.*, 2021).

O serviço de lavanderia também é disponibilizado, de diferentes formas, pela maioria dos empreendimentos pesquisados, cabendo destacar o relato específico de dois gestores, que passaram a oferecer o serviço (e sem custo) a partir da sua experiência com o turista de bicicleta. Foi o olhar atento à rotina do turista de bicicleta que resultou na prestação do serviço.

A existência de um kit básico para manutenção e pequenos reparos, assim como os serviços de leva e traz, transporte de bagagem e aluguel de bicicleta, é variável, sobressaindo a indisponibilidade. Visto que tais serviços são identificados por Aschauer *et. al.* (2021) e Bakogiannis *et. al.* (2020), ficam algumas indagações em aberto.

Quanto ao kit para manutenção e pequenos reparos, a justificativa seria de que o turista de bicicleta carrega consigo o indispensável, o que pode ser um sinal de precaução ante a dificuldade de encontrar itens básicos, caso seja necessário. Quanto aos demais serviços, representam uma comodidade ou facilidade, e alguns gestores referiram que a contratação é mais usual por grupos maiores, pois o elevado custo é diluído entre os integrantes. Aparentemente, não são itens indispensáveis para o turista de bicicleta no Brasil, mas não é uma afirmativa robusta e precisaria ser melhor investigada. Custos envolvidos, perfil do turista de bicicleta e sua experiência em rotas de turismo de bicicleta, podem apontar eventuais diferenças entre a realidade brasileira e de outros países onde esse segmento de turismo está mais consolidado.

Ainda assim, os bens e serviços identificados por autores estrangeiros refletem, efetivamente, as necessidades do turista de bicicleta, independentemente de nacionalidade, destino ou propósito, se o lazer ou a competição, conforme resultados aqui apurados.

A pesquisa, por sua vez, demonstra que a prática hoteleira, no âmbito do Circuito de Cicloturismo do Vale Europeu, está alinhada com a hospitalidade voltada para o turismo de bicicleta. O conceito *bike friendly* envolve muito mais do que uma rota segura e sinalizada, e a indicação de serviços de alimentação e hospedagem ao longo do percurso. Exige conhecimento das necessidades específicas do turista de bicicleta e disposição para bem atendê-lo.

De modo geral, há um espírito de cooperação entre os meios de hospedagem, sobretudo na parte alta do Circuito.

A acolhida calorosa também foi perceptível nas entrevistas. O ambiente adequado ao turista de bicicleta e a atenção aos detalhes estava presente nos diferentes meios de hospedagem, de pequeno, médio ou grande porte. Café da tarde de cortesia, piscina para uso do turista de bicicleta que chega cansado, jantar sob demanda, são exemplos de serviços adicionais oferecidos por alguns dos meios de hospedagem visitados.

O impacto positivo do turismo de bicicleta, a lazer ou de competição, na economia local é reconhecido, impulsiona a abertura de novos meios de hospedagem e também a expansão de outros, além de estimular a constante melhoria dos serviços e bens oferecidos. A maior exigência do turista de bicicleta é outro ponto que surge na pesquisa, ainda que não esteja diretamente associada aos produtos hoteleiros.

Em relação à concorrência neste segmento de turismo, o relato de que grupos recorrentes teriam buscado outras rotas e retornaram ao Vale Europeu, pode ser visto como um reconhecimento da vocação do Circuito para o turismo de bicicleta. É indispensável, contudo, a ampliação da pesquisa para alcançar outras rotas de turismo de bicicleta, a fim de averiguar a infraestrutura existente e os bens e serviços oferecidos de maneira geral, especialmente pelos meios de hospedagem.

Isso porque, no Circuito do Vale Europeu, foi a observação dos gestores que embasou a oferta dos bens e serviços dirigidos ao turista de bicicleta. Cabe lembrar, contudo, que a mencionada rota foi implantada há cerca de 18 anos, ou seja, é uma experiência de longa data, que subsidia o conhecimento empírico.

À medida que outras rotas surgem, não se espera que a adequação do produto hoteleiro ocorra após o decurso de vários anos. Impõe-se que o turista de bicicleta seja atendido prontamente, sob pena de comprometer o sucesso do novo circuito.

A concorrência é uma realidade no setor turístico e o turista de bicicleta certamente privilegiará as rotas que melhor atendam às suas necessidades e que oportunizem uma experiência memorável em todos os aspectos. O caminho deve ser bem estruturado, mas de nada adianta se, no momento do descanso, as condições não lhe garantem segurança, conforto e bem-estar. O turista de bicicleta, que se sente acolhido e atendido no que lhe é essencial, pode retornar outras vezes e ajudará a promover o roteiro.

Estudos abordando o produto hoteleiro em rotas de turismo de bicicleta são uma necessidade premente, assim como propostas de padronização ou certificação dos meios de hospedagem que sejam efetivamente amigáveis para o turista de bicicleta.

REFERÊNCIAS

- ALIANÇA BIKE. **Resultado do edital do Ministério do Meio Ambiente para rotas de cicloturismo.** [S.l.]: Aliança Bike, 20 nov. 2023. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/resultado-edital-mma/>. Acesso em: 24 mar. 2024
- ANDRADE, Victor; RODRIGUES, Juciano Martins (coord.-geral). Economia da bicicleta no Brasil. **Aliança Bike**, Rio de Janeiro: jul. 2018. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/economia-da-bicicleta-no-brasil/>. Acesso em: 15 jul. 2022.
- ASCHAUER, Florian; *et al.* Guidelines for sustainable bicycle tourism (Version 1.1). Vienna: Institute for Transport Studies, abr. 2021. *E-book*. DOI: 10.5281/zenodo.4812801. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/351516078_Guidelines_for_sustainable_bicycle_tourism. Acesso em: 15 jul. 2022.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EMPRESAS DE ECOTURISMO E TURISMO DE AVENTURA (ABETA). **Cicloturismo.** [São Paulo]: ABETA, [20--]. Disponível em: <https://abeta.tur.br/atividade/cicloturismo/>. Acesso em: 11 fev. 2025.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 15509-2:** cicloturismo parte 2: classificação de percursos. [Rio de Janeiro]: ABNT, 2017. Disponível em: <https://observatoriodabicicleta.org.br/uploads/2021/02/NBR15509-2NormaCicloturismoABNT.pdf>. Acesso em: 24 fev. 2025.
- BAKOIANNIS, Efthimios; *et. al.* Development of a cycle-tourism strategy in Greece based on the preferences of potential cycle-tourists. **Sustainability**, [Suíça.], v. 12, n. 6:2415, mar. 2020. DOI: <https://doi.org/10.3390/su12062415>. Disponível em: <https://www.mdpi.com/2071-1050/12/6/2415>. Acesso em: 26 jul. 2022.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Ecoturismo:** orientações básicas. [Brasília]: Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação, [20--]. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/centrais-de-conteudo-/publicacoes/segmentacao-do-turismo/segmentacao-do-turismo-marcos-conveituais.pdf>. Acesso em: 28 mar. 2024.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo de aventura:** orientações básicas. 3. ed. Brasília: Ministério do Turismo, 2010a. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/centrais-de-conteudo-/publicacoes/segmentacao-do-turismo/turismo-de-aventura-orientacoes-basicas.pdf>. Acesso em: 12 jul. 2022.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo rural:** orientações básicas. 2. ed. Brasília: Ministério do Turismo, 2010b. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/centrais-de-conteudo-/publicacoes/segmentacao-do-turismo/turismo-rural-orientacoes-basicas.pdf>. Acesso em: 12 jul. 2022.
- BRASIL. **MMA lança edital para projetos de cicloturismo.** [Brasília]: Notícias, 18 out. 2023. Disponível em:

<https://www.gov.br/mma/pt-br/assuntos/noticias/mma-lanca-edital-para-projetos-de-cicloturismo#:~:text=O%20MMA%20publicou%20nesta%20ter%C3%A7a,de%20Conserva%C3%A7%C3%A3o%20e%20corredores%20ecol%C3%B3gicos>. Acesso em: 28 mar.2024.

BRASIL. MTur e UNESCO lançam edital para apoiar o desenvolvimento do cicloturismo no Brasil. [Brasília]: Notícias, 17 mar. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/noticias/viagens-e-turismo/2022/03/mtur-e-unesco-lancam-edital-para-apoiar-o-desenvolvimento-do-cicloturismo-no-brasil>. Acesso em: 10 mai. 2022.

CASTELLI, Geraldo. **Gestão Hoteleira**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2016.

CAVALCANTE, Islaine Cristiane Oliveira Gonçalves da Silva; FERREIRA, Lissa Valéria Fernandes. Hospitalidade em meios de hospedagem. **Revista Eletrônica de Administração de Turismo**, [S.l.], v. 17, n. 1, jan./jun. 2023. DOI: <https://doi.org/10.15210/reat.v17i1.5210>. Disponível em: <https://periodicos.ufpel.edu.br/index.php/AT/article/view/25445>. Acesso em: 03 maio 2024.

DESLANDES, Márcio. Como as cidades são vistas dentro do planejamento dos roteiros de cicloturismo. *In*: EDRA, Fátima Priscila Morela (org). **Cicloturismo: reflexões e experiências contemporâneas**. 1.ed. Niterói: FTH/UFF, 2019, p. 25-29. Disponível em: http://www.each.usp.br/turismo/livros/cicloturismo_reflexoes_e_experiencias_contemporaneas.pdf. Acesso em: 17 jul. 2022.

DEUS, Fernanda Monteiro Lobão de. **Cicloturismo: roteiros brasileiros**. 2019. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Turismo) - Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019. Disponível em: <https://observatoriodabicycleta.org.br/uploads/2020/08/Cicloturismo-roteiros-brasileiros.pdf>. Acesso em: 03 ago. 2022.

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. DOI: :10.21680/2357-8211.2019v7n2ID18039. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/337700583_Cicloturismo_potencial_adormecido_em_Niteroi. Acesso em: 26 jul. 2022.

GOMES, Sebastião da Costa. **Cicloturismo em Portugal**. 2018. Dissertação (Mestrado em Economia Internacional e Estudos Europeus) - Lisbon School of Economics & Management, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2018. Disponível em: <https://www.proquest.com/openview/1695ec88b929872c893fb51b1f7743e1/1?pq-origsite=gscholar&cbl=2026366&diss=y>. Acesso em: 21 jul. 2022.

HAN, Heesup; MENG, Bo; KIM, Wansoo. Bike traveling as a growing phenomenon: role of attributes, value, satisfaction, desire, and gender in developing loyalty. **Tourism Management**, Elsevier, v. 59, p. 91-103, apr. 2017. DOI:10.1016/j.tourman.2016.07.013. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/305846288_Bike-traveling_as_a_growing_phenomenon_Role_of_attributes_value_satisfaction_desire_and_gender_in_developing_loyalty. Acesso em: 21 jul. 2022.

LAMONT, Matthew James. **Independent bicycle tourism in Australia: a whole tourism**

systems analysis. 2009. Tese de PhD - Southern Cross University, Lismore/Austrália, 2009b. Disponível em:
https://www.researchgate.net/publication/37358113_Independent_bicycle_tourism_in_Australia_a_whole_tourism_systems_analysis. Acesso em: 16 jul. 2022.

LAMONT, Matthew James. Reinventing the wheel: a definitional discussion of bicycle tourism. **Journal of Sport & Tourism**, [S.l.], v. 14, n. 1, p. 5-23, fev. 2009a. DOI: 10.1080/14775080902847363. Disponível em:
https://www.researchgate.net/publication/233110812_Reinventing_the_Wheel_A_Definitional_Discussion_of_Bicycle_Tourism. Acesso em: 07 set. 2022.

LEE, Cheng-Fei; CHEN, Po-Tsang; HUANG, Hsun-I. Attributes of destination attractiveness in taiwanese bicycle tourism: the perspective of active experienced bicycle tourists. **International Journal of Hospitality & Tourism Administration**, [S.l.], v. 15, n. 3, p. 275-297, 2014. DOI: <https://doi.org/10.1080/15256480.2014.925726>. Disponível em:
<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/15256480.2014.925726>. Acesso em: 21 jul. 2022.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia científica**. 8. ed. Barueri, SP: Atlas, 2022. Atualização: João Bosco Medeiros. Disponível em:
[https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786559770670/epubcfi/6/10\[%3Bvnd.vst.idref%3Dcopyright\]/4/36/2](https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786559770670/epubcfi/6/10[%3Bvnd.vst.idref%3Dcopyright]/4/36/2) (Minha Biblioteca/IFSC). Acesso em: 19 jul. 2022.

MARMO, Adriana. **Circuito Velho Oeste é inaugurado em Santa Catarina**. [S.l.]: Aliança Bike, 22 abr. 2024. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/circuito-velho-oeste/>. Acesso em: 23 abr. 2024

MASKE, Daniele Cristine. **Meios de hospedagem e hospitalidade**. Indaial: Uniasselvi, 2012. Disponível em:
<https://www.uniasselvi.com.br/extranet/layout/request/trilha/materiais/livro/livro.php?codigo=9812>. Acesso em: 03 maio. 2024.

PEREIRA, Lucas Adleer Epifanio de Freitas; ABREU, Victor Hugo Souza de. O cicloturismo na promoção do desenvolvimento econômico do destino. *In: 35º ANPET - CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, 100% virtual, conference paper*, nov. 2021. Disponível em:
https://www.researchgate.net/profile/Victor-Hugo-Souza-De-Abreu/publication/355986641_O_Cicloturismo_na_Promocao_do_Desenvolvimento_Economico_do_Destino/links/61892a6507be5f31b758f319/O-Cicloturismo-na-Promocao-do-Desenvolvimento-Economico-do-Destino.pdf. Acesso em: 26 jul. 2022.

SARTORI, Anderson. O evento ciclístico “Pedala Trento” e suas contribuições para o cicloturismo em Nova Trento/SC e região. **Revista Acadêmica Observatório de Inovação do Turismo**, [S.l.], v. XIV, n. 3, p. 1-23, dez. 2020. DOI:
<https://doi.org/10.17648/raoit.v14n3.5631> Disponível em:
<https://publicacoes.unigranrio.edu.br/raoit/article/view/5631>. Acesso em: 26 jul. 2022.

SARTORI, Anderson. Perfil do ciclista e cicloturista em Santa Catarina (Brasil): aspectos socioeconômicos e suas motivações para o uso da bicicleta. **Revista Turismo em Análise**, São Paulo, v. 32, n. 1, p. 40-58, jan./abr. 2021. DOI:

<https://doi.org/10.11606/issn.1984-4867.v32i1p40-58>. Disponível em:
<https://www.revistas.usp.br/rta/article/view/177111>. Acesso em: 26 jul. 2022.

TEIXEIRA, Camila de Almeida; EDRA, Fátima Priscila Morela. Cicloturismo: origem e conceito da palavra a partir de Koselleck. **Turismo, Visão e Ação**, Balneário Camboriú, v. 22, n. 2, p. 318-333, maio/ago. 2020. DOI: 10.14210/rtva.v22n2.p318-333. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/tva/a/S6456j3TdKnSMwCJtQfrjqz/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 17 jul. 2022.

TELLES, Rodrigo. Estratégias para o desenvolvimento do cicloturismo. *In*: EDRA, Fátima Priscila Morela (org). **Cicloturismo: reflexões e experiências contemporâneas**. 1.ed. Niterói: FTH/UFF, 2019, p. 75-81. Disponível em: http://www.each.usp.br/turismo/livros/cicloturismo_reflexoes_e_experiencias_contemporanea_s.pdf. Acesso em: 17 jul. 2022.

VALE EUROPEU CATARINENSE. **Cartilha do cicloturismo**. [Timbó]: Vale Europeu Catarinense, [20--a]. Disponível em: <https://valeeuropeucatarinense.com.br/circuito-cicloturismo/>. Acesso em: 29 abr. 2024.

VALE EUROPEU CATARINENSE. Hospedagens do Vale Europeu. [Timbó]: Vale Europeu Catarinense, [20--b]. Disponível em: <https://valeeuropeucatarinense.com.br/hospedagens-do-vale-europeu/>. Acesso em: 29 abr. 2024.