

O PAPEL DE INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO EM ÂMBITO INTERNACIONAL

Luiz Saldanha

Programa de Engenharia de Transportes
COPPE/UFRJ

Marcio Peixoto de Sequeira Santos

Programa de Engenharia de Transportes
COPPE/UFRJ

Carla Fraga

Departamento de Turismo e Patrimônio
UNIRIO

RESUMO

As políticas públicas de transporte e de turismo são de extrema importância para a orientação do planejamento envolvendo comunidades urbanas e rurais e a estruturação de atividades turísticas. O cicloturismo é um segmento do turismo diferenciado pois permite o uso de bicicleta com a visitação a múltiplos destinos, compreendendo diversos outros setores econômicos, e necessitando da infraestrutura de apoio local. Fatores estes, que podem implicar numa necessidade de planejamento e políticas públicas, visando o fomento ao cicloturismo de maneira organizada e sustentada. O presente estudo possui como objetivo a investigação e análise de instrumentos de planejamento que tratem sobre bicicleta e turismo em âmbito internacional, isto permitirá que novos estudos possam abordar o contexto desta atividade no cenário nacional frente aos desafios globais.

PALAVRAS CHAVE:

cicloturismo, planejamento, políticas públicas.

ABSTRACT

The transport and tourism policies are extremely important for the guidance of planning involving urban and rural communities and tourist activities' infrastructure. The cycle tourism is a segment of tourism distinguished by permitting the use of bicycle for visit multiple destinations, encompassing various other economic sectors, as well as the local support infrastructures. Factors that could imply on a need of planning and public policies, promoting cycle tourism in an organized and sustained manner. Thus, the present study aims to investigate and analyses planning tools that focus on cycling-related tourism at international level, allowing that new studies can review the current national framework besides the global challenges.

KEYWORDS:

cycle tourism; planning; public policies

1. INTRODUÇÃO

A interface entre turismo e transporte pode ser analisada através de vários modelos e sistemas, alguns destes baseados na Teoria Geral dos Sistemas (TGS) (Fraga, et.al., 2013). Ao investigar os principais elementos do sistema do turismo é possível identificar a real dependência da estrutura e serviços de transporte para sua ocorrência, tanto pelo deslocamento entre a região de origem e a região de destino, quanto pela circulação dentro desta última (Lamont, 2010; Paolillo e Rejowski, 2002). Na perspectiva intradestinos, a mobilidade sustentável é vista como uma grande ferramenta para que um destino possa desenvolver uma atividade turística garantindo que as gerações futuras (moradores e visitantes) possam usufruir dessa mesma atividade ou até contribuir com novas perspectivas de segmentação do mercado turístico – como é o caso do turismo a partir do uso de bicicletas, o cicloturismo (Page, 2001; Ritchie, 1998).

Neste sentido, o incentivo ao uso da bicicleta é um tema que vem sendo cada vez mais debatido nas diversas esferas acadêmicas, empresariais e públicas, inclusive envolvendo o turismo. O cicloturismo pode se estruturar tanto a partir da apropriação do sistema de transportes já existente como também pode ser utilizado como catalizador de investimentos para mudanças no sistema vigente, e estas mudanças podem afetar tanto visitantes, quanto moradores. Este segmento do turismo já é identificado e mensurado pelos órgãos públicos responsáveis em países da Europa, América do Norte e Oceania. Sendo assim, são essenciais estudos que visem explorar como a temática bicicleta e turismo é tratada nas políticas públicas, pois são as políticas públicas, de acordo com Castro, Fraga e Lohmann (2013), que orientam o planejamento integrando transportes e desenvolvimento de destinos turísticos.

Contudo, são escassos os estudos que abordem essa relação entre bicicleta e turismo focados em analisar instrumentos de planejamento para o cicloturismo. Neste sentido, buscar experiências internacionais é um caminho relevante, pois poderá auxiliar as pesquisas futuras sobre o contexto brasileiro no que concerne a esta temática. O objetivo geral deste estudo é investigar como os países estrangeiros, que são referência em cicloturismo, desenvolvem seus instrumentos de planejamento e políticas públicas relacionadas a este segmento do turismo. Os objetivos específicos são: (a) analisar a relação entre o uso da bicicleta e o turismo; (b) investigar a relação entre as políticas públicas de transporte e de turismo e a organização dos espaços que servem ao uso da bicicleta para fins turísticos; (c) levantar instrumentos de planejamento orientados por políticas públicas de transportes e/ou de turismo que tratam especificamente a relação entre bicicleta e turismo nos países de referência.

A pesquisa é exploratória e descritiva, de natureza qualitativa. O levantamento de dados sobre os instrumentos de planejamento para o cicloturismo em âmbito internacional está descrito na Seção 3 sobre Metodologia. O trabalho está organizado em três seções, além da introdução e das considerações finais.

2. TURISMO E BICICLETAS

Para planejar transportes e destinos turísticos [notadamente turismo e bicicletas] é essencial compreender os aspectos teóricos conceituais que norteiam esta relação (FRAGA *et al.*, 2013). O transporte, sob a perspectiva da Teoria de Sistemas, pode ser configurado tanto como um sistema quanto representar um subsistema dentro de outro em escala maior. Paolillo e Rejowski descrevem o sistema de transporte turístico como: “a estrutura composta por serviços e equipamentos de um ou mais meios de transportes, necessários ao deslocamento dos turistas e viajantes em geral entre núcleos emissores e receptores e dentro dos mesmos” (Paolillo e Rejowski, 2002, p.11). Este pode ser definido como fundamental para que qualquer atividade turística ocorra, ainda quando categorizado como subsistema do turismo.

A partir do modelo sistêmico do turismo proposto por Leiper (1990) é possível notar a relação de dependência que o turismo apresenta dos transportes. O Modelo de Leiper (2004 *apud* Lamont, 2010), consiste num sistema aberto influenciado pelos ambientes físico, cultural, social, econômico, político e tecnológico. Destaca-se neste modelo a presença de dois elementos geográficos predominantes, a região de origem/geradora de turismo e a região de destino turístico, interligados por um terceiro elemento geográfico que é a rota de trânsito – representada pelos sistemas de transporte necessários ou existentes para que o principal elemento humano, isto é o turista, possa alcançar e usufruir da infraestrutura turística na região de destino. Também se faz necessária a infraestrutura turística na região de origem para os atos de partida e de retorno dos viajantes. Portanto, a ausência de um sistema de transporte apropriado, interfere na conexão entre os elementos geográficos de origem e destino e no deslocamento interno em suas respectivas rotas secundárias, dificultando ou até impossibilitando a ocorrência do fenômeno turístico, e notadamente do cicloturismo.

A circulação nas rotas secundárias dentro da região de destino turístico é normalmente observada pela predominância do modo rodoviário. Pois o mesmo “não apenas compreende boa parte da rede de transporte de uma região, mas também serve como meio de interligação entre os outros modos de transporte” (Palhares, 2002). Além da flexibilidade possibilitada pelo serviço “porta a porta” que pode ser provida pelo modo rodoviário que permite ao turista escolher sua rota de preferência, há uma grande diversificação no tipo de veículo utilizado, tanto motorizado como não motorizado: carros, ônibus/vans, motos, carruagens, entre outros, e nisto se incluem as bicicletas (Page 2001; Palhares, 2002).

Devido ao grande uso de veículos motorizados nas regiões de destino turístico, a preocupação sobre os impactos causados por essa frota de transportes para o turismo é ressaltada por Page (2001), que cita a saúde e segurança, a poluição do ar e sonora, os impactos ecológicos e os efeitos ambientais dos diferentes meios de transporte e busca soluções dentro das práticas relacionadas ao desenvolvimento sustentável. Estudos como o de Ritchie (1998), que apontam a tendência emergente da bicicleta como um importante meio de transporte para o lazer e recreação, ajudam a compreender como a bicicleta surge cada vez mais forte como uma alternativa para o transporte sustentável, não só no âmbito da mobilidade urbana, como para o turismo em toda a sua extensão geográfica. Assim como identificam a flexibilidade que a bicicleta oferece ao seu usuário, a qual está ligada à liberdade sobre horários preestabelecidos

e pela facilidade de circular em locais inacessíveis às outras modalidades, além do usuário não precisar se preocupar com congestionamentos.

É importante também definir o turismo por bicicleta, mais conhecido como cicloturismo. Este pode ser conceituado como um passeio ou viagem de lazer na qual o ciclismo é parte significativa da experiência turística. A distância ou duração podem ser tanto curtas como longas – menor que um dia ou grandes viagens acima de três dias, respectivamente (*Munda Biddi Trail Foundation, 2005 apud Faulks et al., 2007*). O cicloturismo é considerado um segmento do turismo que movimentava outras modalidades por parte de seus praticantes: turismo rural, ecoturismo, turismo de aventura, turismo cultural e gastronômico – pois possui um caráter de viagens com múltiplos destinos, no qual os cicloturistas usufruem da estrutura turística em cada região de destino turístico e a motivação principal da viagem é justamente a rota de trânsito (Carvalho *et al.*, 2013; Lamont, 2010). Pelo fato da atividade representar um segmento do mercado turístico em ascensão, principalmente no que se refere às áreas rurais (NTA, 2007), grande parcela dos países da Europa, Oceania e América do Norte tem investido em pesquisas e desenvolvimento da atividade em suas regiões e obtendo resultados positivos em diversas formas de benefícios (Flusche, 2012; Koch, 2013; Mursell, 2012).

Fundamentado no modelo sistêmico do turismo de Leiper (2004), Lamont (2010) elaborou um novo modelo sistêmico adaptado para o cicloturismo através de pesquisas de campo com cicloturistas australianos. Neste, é criado um subsistema dentro da região de destino turístico (do original de Leiper) que foi dividido em quatro elementos: (i) a grande área de destino, que engloba (ii) as regiões de destino turístico pretendidas pelos cicloturistas; (iii) os destinos nodais, que são locais onde os viajantes pernoitam ou fazem uso das facilidades e serviços como recuperação e manutenção da bicicleta; e, por fim, (iv) as rotas de trânsito secundárias, que são os caminhos percorridos por bicicleta ou algum outro modo de transporte integrado pelos viajantes entre as regiões de destino turístico. Esta ampliação na área de destino permite uma análise sobre a complexidade que envolve o planejamento dos transportes em interface com o turismo, notadamente a bicicleta e o turismo.

Com este estudo, Lamont (2010) observou que os cicloturistas tendem a uma visão macroscópica da área de destino no período de seleção da viagem. Primeiramente, estes se sentem atraídos para uma área pela presença e qualidade de uma infraestrutura cicloviária, para depois somar à existência e quantidade de atrativos turísticos (normalmente guiadas por um atrativo representativo) – culminando numa escolha final motivada pelo entrelaçamento da estrutura de transporte e de turismo. O estudo demonstrou, assim, a relevância das rotas de trânsito e a estrutura cicloviária dentro das regiões de destino e que as mesmas devem ser observadas pelos planejadores e tomadores de decisão para que haja um investimento em políticas públicas e iniciativas que abranjam tanto a implantação de rotas de ciclismo de qualidade e segurança, como infraestrutura de apoio.

O cicloturismo é visto como portal de entrada para o indivíduo começar a usar a bicicleta para o cotidiano. Mas também é observado que o uso da bicicleta no cotidiano fortalece a influência diretamente no uso recreativo da bicicleta enquanto se encontram em momento de lazer. Por exemplo, na Alemanha, considerado o maior mercado de cicloturismo da Europa,

41% da população anda de bicicleta diversas vezes por semana e 15% o faz todos os dias. O reflexo desta cultura da bicicleta é grande para a prática desta atividade do turismo: em 2009, 49% do povo alemão (mais de 40 milhões de pessoas) praticaram passeios de um dia, enquanto 6% saíram em viagens de bicicleta com duração maior a cinco dias – o gasto diário médio de turistas alemães varia entre EUR 62,00 e EUR 70,00 (Koch, 2013).

De acordo com Faulks *et al.* (2007), o cicloturismo possui facilitadores-chaves que influenciam diretamente no seu desenvolvimento, são esses: participação da bicicleta na divisão modal; venda de bicicletas; e presença de organizações com a habilidade de facilitar o crescimento do cicloturismo através da elaboração de políticas. Sobre a elaboração de políticas para o cicloturismo, os autores sugerem as seguintes ações para o desenvolvimento da atividade: (a) trabalhar junto às organizações de turismo para observar as oportunidades para a promoção do cicloturismo; (b) encorajar e apoiar prestadores de serviço para explorar estas oportunidades de promoção do ciclismo; (c) desenvolver e distribuir mapas das rotas de bicicletas; (d) identificar oportunidades de desenvolver e promover atrações para os visitantes nas principais rotas; (e) providenciar facilidades para estacionamento de carros adequadas no início e ao fim das rotas recreativas selecionadas; (f) providenciar acesso adequado a água, banheiros e facilidades de descanso ao longo das rotas recreativas.

Logo, nota-se a relevância de estudos com enfoques variados (teóricos, mercadológicos etc.) sobre bicicleta e turismo como subsídios ao planejamento e a elaboração de políticas públicas visando o desenvolvimento do cicloturismo. Pois é através do planejamento que ações do presente retornarão resultados no futuro, e são as políticas públicas que orientarão como este planejamento poderá ocorrer. A seguir é apresentada a metodologia empregada no trabalho (ver Seção 3) e os resultados e discussões (ver Seção 4).

3. METODOLOGIA:

Para a produção desta pesquisa de caráter exploratório, realizou-se pesquisa bibliográfica para a composição das referências teóricas (ver Seção 2); pesquisa documental, com levantamento de instrumentos de planejamento relacionados ao desenvolvimento do ciclismo e do turismo nos quais tratassem especificamente sobre a questão do cicloturismo. Na Tabela 1 do próximo item (ver Subseção 3.1) são definidos os critérios abarcados na representatividade do cicloturismo por países.

3.1. Seleção de instrumentos de planejamento:

Os países de estudo foram delimitados de acordo com a disponibilidade *online* de instrumentos de planejamento nos respectivos *websites* (notadamente de órgãos públicos) relacionados a transportes, turismo, mobilidade (notadamente, incluindo o Cicloturismo como seção ou subseção). A Tabela 1 apresenta os critérios para seleção dos instrumentos de planejamento que podem ser coincidentes com planos e políticas públicas. Na Seção 4, os dados levantados foram listados e categorizados para visualização e tratamento das experiências internacionais no planejamento do Cicloturismo.

Tabela 1. Representatividade do Cicloturismo

Continentes / Subcontinentes	Países	Representatividade do Cicloturismo
Europa	Alemanha	Considerada o maior destino de cicloturismo da Europa, a atividade representa 10% de todas as segmentações do turismo.
	Escócia (no Reino Unido)	Eventos ciclísticos movimentaram cerca de GBP* 5,6 milhões para a economia britânica.
	França	4,7 milhões de pessoas participam de excursões menores que um dia.
	Holanda	52% da população holandesa realizam passeios de bicicleta de lazer menores que um dia.
	Dinamarca	Previsão de faturamento em torno de DKK** 12 bilhões em 2017.
	Irlanda	Cicloturistas representam 9% de todos os turistas.
América do Norte	Estados Unidos	60 milhões de ciclistas de lazer gastam anualmente USD 46,9 bilhões.
	Canadá	Somente no Estado de Ontário, cicloturistas gastaram cerca de USD*** 390 milhões.
Oceania	Austrália	Estima-se um total de gasto pelos cicloturistas de aproximadamente USD*** 2,4 bilhões.
	Nova Zelândia	Estima-se que turistas estrangeiros e domésticos movimentam USD***72 milhões por ano com o Cicloturismo.

*GBP são Libras Esterlinas; **DKK são Coroas Dinamarquesas; ***USD são Dólares Americanos.

Fonte: Elaboração própria com consulta Koch, (2013); *Cycling Embassy of Denmark*, (2012); Faulks et al., (2007); NTA (2007); SLF (2009); Zovko (2013); Flusche (2012); Murray (2013); *Tourism Victoria* (2011).

Na seção a seguir, são apresentados e discutidos os resultados encontrados.

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES:

A Tabela 2 demonstra, resumidamente, diretrizes identificadas a partir de instrumentos de planejamento consultados e indica o nível de atuação (regional ou nacional) destes. Isto demonstrou que, dos instrumentos identificados e analisados, apenas três apresentam caráter regional, isto é a maioria são de abrangência nacional. Nota-se que a Austrália, o Canadá e os Estados Unidos são países que apresentam largas extensões territoriais, talvez isto possa influenciar na necessidade de planejamento regional envolvendo cicloturismo. Outro ponto a ser considerado é a organização política e a autonomia que estados e/ou províncias dentro de países podem assumir.

Tabela 2. Documentos analisados e o nível de atuação

País	Nível	Instrumentos de planejamento (seções e/ou subseções)
Alemanha	Nacional	<i>National Cycling Plan 2002-2012</i>
Austrália (Victoria)	Regional	<i>Victoria's Cycle Tourism Action Plan 2011 – 2015</i>

Canadá (Ontario)	Regional	<i>CycleON – Ontario’s Cycling Strategy</i> <i>Cycling While on Trips 2007: A Profile Report</i>
Dinamarca	Nacional	<i>Collection of Cycle Concepts 2012 – Cycling Embassy of Denmark</i>
EUA (Oregon)	Regional	<i>Oregon Bicycle and Pedestrian Design Guide 2011</i> <i>Oregon Bicycle and Pedestrian Plan 1995</i>
Reino Unido (Escócia)	Nacional	<i>The Value of Cycle Tourism: Opportunities for the Scottish economy – 2013</i>
França	Nacional	<i>Plan National Vélo 2012</i> <i>Plan d’Actions pour les Mobilités Actives 2014</i>
Holanda	Nacional	<i>Zicht op Nederland Fietsland 2009</i>
Irlanda	Nacional	<i>A strategy for the development of Irish Cycle Tourism 2007</i>
Nova Zelândia	Nacional	<i>Cycle network and route planning guide 2004</i>

Fonte: Elaboração própria com consulta a FMTBH (2002); *Tourism Victoria* (2011); Murray (2013); TAMS (2007); *Cycling Embassy of Denmark* (2012); ODOT (2011); ODOT (1995); Zovko (2013); MEDDE (2014); MEDDE (2012); SLF (2009); NTA (2007); LTSA (2004).

A Tabela 3 categoriza os aspectos gerais encontrados nestes instrumentos de planejamento selecionados, a partir de elementos comuns, definindo-se dimensões a serem analisadas, a saber: Análise do desempenho atual da atividade (ver Subseção 4.1); (2) Desenvolvimento da infraestrutura para o Cicloturismo (ver Subseção 4.2.); (3) Promoção da área de destino (ver Subseção 4.3).

Tabela 3. Organização por dimensões:

Dimensão	Elementos comuns identificados	Alemanha	Austrália (Victoria)	Canadá (Ontario)	Dinamarca	EUA (Oregon)	Reino Unido (Escócia)	França	Holanda	Irlanda	Nova Zelândia
		Análise do desempenho atual da atividade	Estudo sobre o desempenho atual	X	X	X	X	X	X	X	X
Identificação da existência ou proposição de coordenação nacional	X		X					X			
Identificação de rodovias como rotas cênicas para planejamento				X		X					X
Identificação das rotas para promoção			X								X
Desenvolvimento da infraestrutura para o Cicloturismo	Planos de manutenção e aprimoramento das rotas	X				X					X
	Desenvolvimento da infraestrutura dos percursos		X	X						X	X
	Serviços turísticos (exemplos: Meios de Hospedagem, Operadoras e Agências de Turismo etc.)	X	X						X	X	
	Estrutura de apoio turístico (exemplos: Restaurantes etc.)	X				X			X	X	
	Estrutura de apoio ao ciclista (exemplos: Oficinas, Aluguel de							X	X	X	

	bicicleta etc.)									
	Facilidades de viagem (ex: estacionamentos para bicicletas etc.)	X		X						
	Sinalização turística no percurso	X			X	X		X	X	X
	Intermodalidade, com a integração ao sistema de transporte	X	X	X			X	X	X	X
Promoção da área de destino	Promoção do cicloturismo	X	X	X	X		X	X	X	X
	Posicionamento competitivo no mercado		X	X	X		X	X	X	X
	Incentivo a eventos ciclísticos		X					X	X	
	Desenvolvimento de ciclo rotas esportivas							X		
	Criação de escolas de ciclismo e cicloturismo							X		

Fonte: Elaboração própria com consulta a FMTBH (2002); *Tourism Victoria* (2011); Murray (2013); TAMS (2007); *Cycling Embassy of Denmark* (2012); ODOT (2011); ODOT (1995); Zovko (2013); MEDDE (2014); MEDDE (2012); SLF (2009); NTA (2007); LTSA (2004).

Existe um grande desafio em aproximar metodologicamente planejamento de transportes e de turismo. Castro, Fraga e Lohmann (2013) inclusive fazem um esforço em compreender como que o transporte pode ser planejado no processo de planejamento do turismo. Estes autores destacam as seguintes etapas: (1) Análise do ambiente (interno e externo); (2) Diagnóstico; (3) Prognóstico; (4) Estratégia; (5) Implantação; e, (6) Avaliação.

Ao se analisar a Tabela 3, nota-se que a primeira dimensão pode fazer parte de etapas tais como: (1) Análise do ambiente (interno e externo) e (2) Diagnóstico da situação atual; que as segundas e terceiras dimensões podem fazer parte de etapas tais como: (3) Prognóstico, (4) Estratégias e (5) Implantação. Eventualmente, pode estar implícitas questões relativas a (6) Avaliação, isto principalmente para a segunda e terceira dimensões. A seguir será discutido alguns dos resultados encontrados a partir das dimensões assumidas.

4.1. Análise do desempenho atual da atividade

A partir do conjunto de elementos comuns identificados (ver Tabela 3) ressaltam-se questões gerais e específicas. Foi identificado que todos os países apresentam “Estudo sobre o desempenho atual”, o que era esperado, pois isto é essencial para o a análise do ambiente (interno e externo) e do diagnóstico, essenciais ao planejamento. Contudo, somente em três países existe a “Identificação da existência ou proposição de coordenação nacional”, sendo que no desempenho atual torna-se relevante que exista esta coordenação, pois isto auxiliará na definição de estratégias e conseqüente implementações. Destaca-se que a França tem um Observatório Nacional de Ciclo rotas e Vias Verdes, podendo tornar-se uma referencia internacional sobre este tema, pois o mesmo consiste numa Plataforma que apresenta, como algumas de suas funções (através de dados disponibilizados pelo Sistema de Informação Geográfica), a possibilidade de se visualizar e mensurar o progresso da rede cicloviária, além de ajudar na direção, na coordenação e nas tomadas de decisão referentes à mesma (MEDDE, 2012).

Outro destaque é a instituição *Travel Activity and Motivation Survey* (TAMS, 2007), que realizou um abrangente estudo em escala nacional e regional da demanda do cicloturismo no Canadá apoiado e patrocinado pelos órgãos de turismo de todas as regiões do país. O objetivo da pesquisa foi identificar os mercados turísticos potenciais e existentes, observando as seguintes questões: incidência por categoria de ciclismo (*moutain biking*, passeios de um dia e de longa distância); incidência de visita por região; perfil demográfico; hábitos de viagem; critérios de seleção do destino e percepções sobre os benefícios procurados e encontrados durante a viagem. Este estudo apresenta questões relevantes para se fundamentar a elaboração de novos instrumentos para a análise de outras realidades internacionais. A seguir será abordada a segunda dimensão da Tabela 3.

4.2. Desenvolvimento da infraestrutura para o cicloturismo

A partir da análise dos elementos referentes à dimensão em questão, é possível notar que os elementos “Planos de manutenção e aprimoramento das rotas”, “Desenvolvimento da infraestrutura dos percursos”, “Serviços turísticos”, “Estrutura de apoio turístico”, “Estrutura de apoio ao ciclista” e “Facilidades de viagem” são voltados à esquematização estrutural para orientação de investimento e tomadas de decisão. Enquanto “Sinalização turística no percurso” ou “Intermodalidade, com a integração ao sistema de transporte” estão presentes nas diretrizes de todos os países estudados.

Tendo em vista as necessidades dos cicloturistas, foi possível esquematizar uma estrutura de análise para a identificação de uma rede de cicloturismo nacional/regional compreendendo (a) Portas de Entrada (*Cycling Gateways*), que são definidos como os pontos de entrada no país para visitantes estrangeiros e domésticos (como aeroportos, portos e grandes estações ferroviárias) e devem possuir políticas claras de acomodação dos ciclistas (garantindo um transporte seguro da bicicleta) e integração de alta qualidade, atrativa e bem sinalizada à malha cicloviária na saída dos terminais; (b) Hubs de Ciclismo (*Cycling Hub Towns*), são destinos turísticos atrativos por si só e devem ser acessíveis por transporte público juntamente a uma boa estrutura de ciclismo; e (c) Ciclo Rotas (*Cycle Routes*), que poderão ser de longa distância, circulares e caracterizadas pela sua abrangência local, regional ou nacional (NTA, 2007).

Em termos de experiência internacional em planejamento do Cicloturismo, extraísse desta dimensão que os Hubs de Ciclismo (*Cycling Hubs*) podem ser divididos em duas categorias de acordo com critérios exigidos pelo plano para o direcionamento de esforços e facilitação das tomadas de decisão para a estruturação da rede cicloviária nacional. São sete critérios que avaliam a potencialidade de um *Cycling Hub*: a atratividade do destino; acesso por transporte público integrado à bicicleta; hotelaria abundante e estruturada para bicicleta, se possível; ciclo rotas atraentes e seguras; rotas sinalizadas; mapas das rotas; e estrutura de apoio à bicicleta (SLF, 2009; NTA, 2007; LTSA, 2004).

Nesta dimensão, destaca-se também que a sinalização turística é designada para guiar os ciclistas ao longo das redes cicloviárias nacionais, regionais e locais, devendo ser implementada adequadamente, principalmente nas interseções para a orientação correta e

clara (ODOT, 2011). Esta deve indicar o nome, direção e posição da rota atual, indicar a numeração do percurso e, se for o caso, seu nível de abrangência (nacional, regional ou local) e indicar com logotipos os atrativos turísticos e informações pontuais da rota em que se segue. Ressalta-se a importância da manutenção constante da sinalização para garantir que a mesma esteja em ordem de funcionamento sempre quando e onde o usuário necessitar (NTA, 2007; FMTBH, 2002; LTSA, 2004). Ficou evidente também que a previsão é que o uso de novas tecnologias reduzirá gradualmente esta demanda por sinalização física nas rotas, pois existem, atualmente, três categorias de usuários: (a) aqueles que dependem completamente da sinalização física para se orientarem; (b) aqueles que sempre utilizam um mapa; (c) e aqueles que optam por uma solução digital (*Cycling Embassy of Denmark*, 2012). Situação que demanda visão planejada integrando bicicleta, turismo e novas tecnologias, e, é explorada em relação à promoção da área de destino (ver Subseção 4.3).

Outro elemento relevante nas experiências internacionais analisadas é a preocupação com a integração da bicicleta ao transporte público no âmbito das políticas públicas torna-se evidente ao analisar os instrumentos de planejamento orientados pelas políticas públicas dos países estudados. No plano de ação de cicloturismo da região de Victoria, na Austrália (2011), denota-se a necessidade de realizar parcerias com os operadores de transporte público e agências governamentais para explorar as oportunidades de aumentar a capacidade do transporte público de acomodar as bicicletas e, conseqüentemente, aumentar a acessibilidade das experiências de cicloturismo. Enquanto o relatório sobre a valoração do cicloturismo na Escócia demonstra a falta de uma política inclusiva da bicicleta no transporte público acaba se tornando fator significativo de desencorajamento na decisão de um destino e no planejamento de uma viagem – especialmente por grupos grandes (Zovko, 2013).

Ainda sobre intermodalidade, é possível extrair das experiências internacionais o seguinte: (a) modo aéreo: que para aeroportos, os requisitos mínimos de integração à bicicleta devam ser ciclo rotas seguras, atrativas e bem sinalizadas; estacionamentos de bicicleta bem localizados, projetados e seguros, com área dedicada para montagem e desmonte das bicicletas e postos de informação qualificados para indicar mapas, melhores caminhos e hospedagem amigáveis da bicicleta; (b) modo aquaviário: os terminais portuários deve-se conectar os mesmos às áreas centrais das cidades adjacentes com ciclo rotas seguras, atrativas e bem sinalizadas, como também deve permitir o transporte da bicicleta livre de taxas adicionais sobre a tarifa original; (c) modo ferroviário: é preciso investir em facilidades para permitir o carregamento das bicicletas dentro dos carros de passageiros; (d) modo rodoviário: os ônibus, por sua vez, devem ter uma parcela significativa do total da frota aptos a carregar bicicletas, com todas as terminais rodoviários possuindo facilidades de estacionamento de bicicleta seguras, protegidas e bem localizadas (FMTBH, 2002; Zovko, 2013; NTA, 2007). A seguir será analisada a última dimensão (ver Tabela 3).

4.3. Promoção da área de destino

Os elementos relativos à “Promoção do cicloturismo” e “Posicionamento competitivo no mercado” estão presentes em praticamente todos os planos observados (ver Tabela 3), nos quais o objetivo evidencia o desejo de posicionar o seu respectivo destino no topo ou entre os

principais polos de cicloturismo no mercado internacional (*Tourism Victoria*, 2011; Murray, 2013; Zovko, 2013; Goujon, 2012; NTA, 2007). Alguns países buscam identificar, mais especificamente, a relação do “Incentivo a eventos ciclísticos”, “Desenvolvimento de ciclo rotas esportivas” e “Criação de escolas de ciclismo e cicloturismo” desmembrado do “Posicionamento competitivo no mercado”. Inicialmente, é necessário reconhecer o cicloturismo como um mercado crescente dentro do turismo e identificar que fatores orientam e aumentam a demanda pela atividade. Nas experiências internacionais analisadas, fica evidente que a *Tourism Victoria* (2011) identificou, em seu plano de ação, a mudança de hábito e a tendência cada vez maior entre os consumidores Australianos no interesse pelo meio ambiente, saúde e bem estar, além da promoção do turismo sustentável pelo governo – o que cria um cenário favorável para o crescimento do cicloturismo em áreas de destinos.

Ao se analisar os diversos instrumentos de planejamento, identifica-se que o posicionamento no mercado pode ser alcançado identificando e investindo nos pontos fortes e no reconhecimento dos públicos-alvo das diferentes subcategorias existentes no mercado do cicloturismo, como diversificação das trilhas e caminhos (rotas de longas distâncias e circulares), *mountain bike* e eventos ciclísticos (Murray, 2013; *Tourism Victoria*, 2011). Assim como manter-se atualizado sobre as informações em relação ao crescimento do mercado do turismo por bicicleta, por exemplo: demanda da clientela estrangeira e oferta dos países concorrentes (Goujon, 2012).

Nas experiências internacionais analisadas, no instrumento de planejamento dinamarquês ficou evidente que a maior barreira vista neste plano para a promoção do cicloturismo em sua região envolve (1) o acesso à informação; e (2) a falta de uma visão geral do mercado que impede o alcance a novos públicos-alvo. Tendo essa questão em vista, o plano ressalta a iniciativa de implantação de uma plataforma digital contendo uma ferramenta “inteligente” para que o cicloturista tenha uma visão completa das opções de atividade e roteiros (*Cycling Embassy of Denmark*, 2012) e isto pode ser um exemplo internacional para o planejamento do cicloturismo frente aos desafios globais.

Ressaltam-se também as principais intervenções propostas pelo Plano irlandês como um exemplo de como é importante a visão integrada envolvendo ciclismo e turismo, notadamente sob a perspectiva da informação e da comunicação. As intervenções propostas neste Plano são: (i) alinhamento com a marca consolidada das regiões de destino turístico; (ii) uso da plataforma *online* e física para a divulgação e planejamento das rotas, atividades e hospedagem pelos usuários; (iii) disponibilização de informação na chegada dos passageiros e em todos os pontos nodais e centros de informações turísticas; (iv) informação ao longo das rotas e sinalização direcional aos vários atributos e atrações dentro e fora das rotas (NTA, 2007).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo reforça que é necessário planejamento para que a relação entre turismo e bicicleta origine o Cicloturismo de maneira organizada, contribuindo para o desenvolvimento dos

destinos turísticos envolvidos. Para isto, torna-se essencial o aprofundamento de estudos sobre a interface turismo e transportes (notadamente bicicleta e destinos turísticos) a partir de perspectivas teórico conceitual (ver Seção 2).

Dentre as limitações do estudo, nota-se que ainda existe uma dificuldade na definição de parâmetros para se eleger países que são referências no Cicloturismo, isto ficou demonstrado na Tabela 1. Novos estudos podem contribuir para a construção destes critérios considerando os impactos positivos para o desenvolvimento sustentável local e/ou regional.

Por fim, a partir da análise de instrumentos de planejamento (ver Tabelas 2 e 3) de países estrangeiros que são referência no Cicloturismo foi possível traçar um panorama internacional que auxiliará planejadores, gestores e demais interessados no tratamento dos desafios globais envolvendo o Cicloturismo, inclusive no Brasil.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Carvalho, T. J., Ramos, J. L. e Sydow, E. (2013). O cicloturismo como fator de desenvolvimento da atividade turística nas cidades de Araguaína e Nova Olinda – Tocantins. *Revista Brasileira de Ecoturismo*, 6, p. 63-82.
- Castro, R., Fraga, C. e Lohmann, G. (2013). Planejamento e gestão dos transportes e destinos turísticos. In: G. Lohmann, C. Fraga, & R. Castro, *Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão* (p. 63-95). Rio de Janeiro: Elsevier.
- Cycling Embassy of Denmark. (2012). *Collection of Cycle Concepts 2012*. Dinamarca.
- Faulks, P., Ritchie, B. e Fluker, M. (2007). *Cycle Tourism in Australia: An investigation into its size and scope*. Sustainable Tourism CRC. Brisbane: Sustainable Tourism CRC.
- Flusche, D. (2012). *Bicycling Means Business: The Economic Benefits of Bicycle Infrastructure*. Advocacy Advance, Washington DC.
- FMTBH. (2002). *National Cycling Plan 2002-2012: Measures to Promote Cycling in Germany*. Berlim: Federal Ministry of Transport, Building and Housing.
- Fraga, C., Lohmann, G., Santos, G. e Allis, T. (2013). Destinos turísticos e transportes: aspectos teóricos e estado da arte. In: G. Lohmann, C. Fraga, & R. Castro, *Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão* (p. 31-61). Rio de Janeiro: Elsevier.
- Goujon, P. (2012). *Plan National Velo*. Paris: Ministère des Transports.
- Koch, K. (2013). Bicycle Tourism in Hungary. *APSTRACT - Applied Studies in Agribusiness and Commerce*, 07, 67-72.
- Lamont, M. (2010). Independent bicycle tourism: A whole tourism systems perspective. *Tourism Analysis*, p. 605-620.
- LTSA. Land Transport Safety Authority. (2004). *Cycle Network and Rout Planning Guide*. Auckland: Land Transport Safety Authority.
- MEDDE. (2012, Fevereiro). *Observatoire National de VVV*. Retrieved Maio 15, 2015, from Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie: <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Observatoire-National-des-VVV.html>

- MEDDE. (2014). *Plan d'actions pour les mobilités actives*. Paris: Ministère de l'Écologie du Développement Durable et de l'Énergie.
- Murray, G. (2013). *CycleON: Ontario's Cycling Strategy*. Ottawa: Queen's Printer for Ontario.
- Mursell, L. (2012). *Economic Impact of Cycle Tourism in Ontario*. Welcome Cyclists Network, Toronto.
- NTA. (2007). *A strategy for the development of Irish Cycle Tourism: Conclusions Report*. Dublin: National Transport Authority.
- ODOT. (1995). *Oregon Bicycle and Pedestrian Plan*. Salem: Oregon Department of Transportation.
- ODOT. (2011). *Bicycle and Pedestrian Design Guide*. Salem: Oregon Department of Transportation.
- Page, S. (2001). *Transporte e turismo*. Porto Alegre: Bookman.
- Palhares, G. L. (2002). *Transportes Turísticos*. São Paulo: Aleph.
- Paolillo, A. M. e Rejowski, M. (2002). *Coleção ABC do Turismo: Transportes*. São Paulo: Aleph.
- Ritchie, B. W. (1998, Dezembro). Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues. *Tourism Management*, p. 567-582.
- SLF. (2009). *Zicht op Nederland Fietsland*. Amersfoort: Stichting Landelijk Fietsplatform.
- Tourism Victoria. (2011). *Victoria's Cycle Tourism Action Plan 2011 - 2015*. Melbourne: Tourism Victoria.
- Zovko, I. (2013). *Cycle Tourism: Opportunities for the Scottish economy*. Transform Scotland, Edimburgo.