

O CICLOTURISMO NA PROMOÇÃO DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO DESTINO

Lucas Adleer Epifanio de Freitas Pereira

Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN)

Victor Hugo Souza de Abreu

Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)

Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (COPPE)

RESUMO

O cicloturismo, ou também chamado de bicloturismo, pode ser considerado uma forma de diversificar o produto turístico de um destino, e, conseqüentemente, aumentar seu desenvolvimento econômico. Dessa forma, este artigo tem como objetivo apresentar uma visão geral, por meio de revisão da literatura, sobre como o cicloturismo pode impactar positivamente no desenvolvimento econômico do país de destino, principalmente de suas comunidades locais, distantes dos grandes centros de turismo em massa, dando inclusive uma atenção especial ao caso brasileiro. Os resultados mostram que bilhões de dólares são movimentados anualmente pelo cicloturismo em todo mundo com geração de milhões de empregos diretos e indiretos, principalmente para os residentes de comunidades locais. Entretanto, faz-se necessária uma forte ligação entre as partes interessadas para desenvolver uma proposta de valor única, onde conexões inovadoras e as raízes culturais do território criem uma forte identidade turística.

ABSTRACT

Cycle tourism, or also called bicycle tourism, it can be considered a way to diversify the tourist product of a destination, and, consequently, increase its economic development. Thus, this article aims to present an overview, through a literature review, on how cycle tourism can positively impact the economic development of the destination country, especially its local communities, far from the large centers of mass tourism, even giving special attention to the Brazilian case. The results show that billions of dollars are handled annually by cycle tourism worldwide, generating millions of direct and indirect jobs, mainly for residents of local communities. However, a strong link between stakeholders is necessary to develop a unique value proposition, where innovative connections and the territory's cultural roots have created a strong tourist identity.

1. INTRODUÇÃO

Podendo ser definida como uma atividade turística que envolve assistir ou participar de um evento de ciclismo ou participar de passeios de bicicleta independentes ou organizados (Ritchie, 1998; Ritchie *et al.*, 2010), na qual o ciclismo é parte significativa da experiência turística (Parlamento Europeu, 2012), o cicloturismo, ou também chamado de bicloturismo, tem recebido atenção crescente no que diz respeito ao planejamento e gerenciamento sustentáveis do turismo (Lee, 2014), atraindo cada vez mais adeptos (Vujko & Gajić, 2014) e despertando o interesse de governos em diferentes escalas e de empreendedores (Pucher *et al.*, 2010).

O cicloturismo é um nicho de mercado turístico com potencial de crescimento significativo (Faulks *et al.*, 2008; Pratte, 2012; Burns *et al.*, 2014; Okonski, 2016; Han *et al.*, 2017; 2020; Duran *et al.*, 2018; Abreu & Baltar, 2021) que impacta positivamente no desenvolvimento sustentável, que é pautado em três âmbitos: social, econômico e ambiental (Lamont, 2009; Lumsdon & Peeters, 2009; Pucher *et al.* 2010; Simeoni & De Crescenzo, 2018; Ritchie *et al.*, 2010; Bršćić & Lovrečić, 2019; Gredičak & Demonja, 2019; Abreu *et al.*, 2020; Abreu & Santos, 2021). Pode-se afirmar que o turismo de bicicleta, por exemplo, está alinhado diretamente com a Meta 12.b do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 12 (ODS 12) – consumo e produção responsáveis –, da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas, a qual estabelece “desenvolver e implementar ferramentas para monitorar os impactos do

desenvolvimento sustentável para o turismo sustentável, que gera empregos, promove a cultura e os produtos locais” (ONU, 2015).

O cicloturismo, entre outras vantagens, alia saúde e bem-estar (Pucher *et al.*, 2010; Ritchie *et al.*, 2010; Lee, 2014; Dobson, 2015), favorece o desenvolvimento local (Faulks *et al.*, 2007; Koch, 2013; Beanland, 2013), tem baixo impacto ambiental (Chang & Chang, 2005; Lindsay *et al.*, 2010) e permite o contato com novas culturas (Pucher *et al.*, 2010; Duran *et al.*, 2018), podendo haver um intercâmbio genuíno entre turistas e moradores locais (Reisinger & Dimanche, 2010). Nesse sentido, diversos países têm utilizado suas vantagens geográficas, belezas naturais, riquezas históricas e culturais etc. para atrair mais turistas interessados no cicloturismo (Bršćić & Lovrečić, 2019; Lorincz *et al.*, 2020) e, assim, preservar os capitais nacionais e atrair os capitais externos. Essa tendência tem favorecido o desenvolvimento econômico (Meschik, 2021), principalmente, de regiões mais interioranas, distantes das grandes metrópoles, que apresentam um importante patrimônio de recursos tangíveis e intangíveis (arte, comida e vinho, paisagem etc.), que não são bem conhecidos pela massa de turistas (Gazzola *et al.*, 2018; Lorincz *et al.*, 2020).

Dessa forma, por meio do planejamento cuidadoso dos componentes turísticos do destino, as comunidades rurais podem obter benefícios econômicos multifacetados de amenidades turísticas diversificadas e versáteis (Lee, 2015; Abreu & Baltar, 2021). Os benefícios econômicos são customizáveis às características de cada destino (*Tourism Western Australia*, 2017) e maximizados quando o ciclismo faz parte da experiência geral, sendo uma forma de descobrir e conectar as fascinantes características históricas, culturais e naturais que tornam um lugar visitado único (*Cyclists' Touring Club*, 2020). Embora se reconheça a importância e os benefícios desse nicho de turismo, o cicloturismo continua sendo uma área pouco pesquisada (Lamont & Causley, 2010). Portanto, este trabalho tem como objetivo apresentar uma visão geral, por meio de revisão da literatura, sobre como o cicloturismo pode impactar positivamente no desenvolvimento econômico do país de destino, principalmente de suas comunidades locais. Além disso, é dado um destaque especial ao caso brasileiro. O desenvolvimento desse artigo se justifica ainda pela grande contribuição do cicloturismo para alcance de uma sociedade mais sustentável, inteligente e inclusiva (Gantar *et al.*, 2012; Han *et al.*, 2020).

Para alcançar seus objetivos, este estudo está estruturado da seguinte forma. A Seção 1 apresenta a contextualização do assunto, o problema e os objetivos da pesquisa. A Seção 2 apresenta e descreve o procedimento metodológico. A Seção 3 e Seção 4 tratam do cicloturismo como atividade que promove o desenvolvimento econômico do país e local, respectivamente. Já, na Seção 5, são realizadas considerações específicas sobre o contexto brasileiro. Finalmente, a Seção 6 contém as considerações finais.

2. PROCEDIMENTO METODOLÓGICO

O procedimento metodológico adotado neste artigo consiste em uma extensiva revisão da literatura que está dividida em quatro etapas: (I) Determinação do Protocolo de Revisão; (II) Buscas Diretas e Buscas Cruzadas; (III) Leitura dos Estudos; e (IV) Elaboração do Referencial Teórico, conforme apresentado na Figura 1. Salienta-se que este procedimento se baseia nos trabalhos desenvolvidos por Abreu e Turini (2020; 2021).

A primeira etapa determina os objetivos do artigo, os critérios de inclusão e qualificação (qualidade e aplicabilidade) e o método de busca. Salienta-se que, como critérios de inclusão,

foram considerados: (i) tempo de cobertura (todos os anos - embora tenha sido dado um foco especial para os estudos mais recentes); (ii) enquadramento com o objetivo proposto; e (iii) relevância da fonte. E como critérios de qualificação tem-se: (i) os argumentos são expostos claramente e sem viés subjetivo? (ii) as limitações são claramente discutidas? (iii) o estudo cumpre seus objetivos? e (iv) o trabalho apresenta exemplos práticos (estudos de caso de áreas específicas) ou contribui para o estado da arte a respeito da temática? Destaca-se que, embora o presente artigo utilize esses critérios de qualificação, nos resultados não são expostas as limitações e lacunas de cada estudo, visto que esse não é o foco/objetivo desta pesquisa. O foco desse estudo consiste em descrever sobre o desenvolvimento econômico que o cicloturismo pode trazer ao país de destino e suas comunidades locais. Além disso, os métodos de busca escolhidos foram buscas diretas e documentais e buscas cruzadas, conforme discutido na segunda etapa.

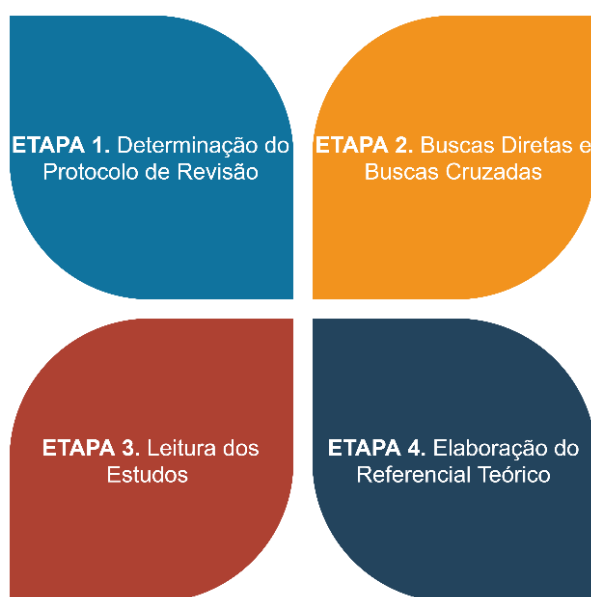


Figura 1: Procedimento Metodológico

A segunda etapa consiste nas buscas efetivas que englobaram buscas diretas em bases de dados como *Web of Science*, *Scopus* e *Google Acadêmico*, por meio de palavras-chave como: ‘*cyclo tourism*’, ‘*cicloturismo*’, ‘*cycling tourism*’, ‘*bicycle tourism*’, ‘*economic development*’, ‘*economic growth*’ e ‘*local development*’; e em documentos (buscas documentais) de importantes instituições internacionais com prestígio científico sobre a temática. Além disso, foram realizadas buscas cruzadas, ou seja, foram considerados estudos citados nos trabalhos obtidos pelas buscas diretas e documentais e, assim, montado um arcabouço de produção científica para investigação do problema. Salienta-se que, nessa etapa, aplicam-se os critérios de inclusão para uma primeira triagem dos estudos.

A terceira etapa consiste na análise completa dos artigos incluídos na triagem inicial, aplicação dos critérios de qualificação para triagem final dos estudos e reunião dos conteúdos em um repositório de pesquisa. E, por fim, a quarta etapa consiste em uma pesquisa exploratória, aqui expressa na forma de artigo. De maneira a sintetizar os estudos incluídos no repositório de pesquisa, o Quadro 1 reúne os trabalhos que tratam de experiências locais, regionais ou nacionais específicas, ressaltando o impacto no desenvolvimento econômico em função da promoção do cicloturismo na área de influência analisada. No Quadro 1, nota-se que há uma

grande diversidade de países dos mais variados continentes como Alemanha, Áustria e Bélgica, da Europa, Austrália e Nova Zelândia, da Oceania, EUA e Canadá, da América do Norte, Brasil, da América do Sul, e China e Taiwan, da Ásia. Além disso, destaca-se ainda a presença de estudos de caso realizados tanto de países desenvolvidos como Alemanha, Canadá e Reino Unido, como também de países em desenvolvimento como o Brasil e China.

Quadro 1: Artigos que tratam de experiências específicas de cicloturismo separados por autor, local e ano

Área de Estudo	Referência
Alemanha	Meschik (2021)
Austrália	Tourism Western Australia (2017); Lamont & Buultjens (2011); Lamont & Causley (2010); Faulks <i>et al.</i> (2007)
Áustria	Meschik (2021, 2012); Rosa & Silva (2020)
Bélgica	Cox (2012)
Brasil	Saldanha <i>et al.</i> (2021, 2020); Sartori (2021a, 2021b); Mascarenhas <i>et al.</i> (2019); Segovia <i>et al.</i> (2016); Rosa & Silva (2020)
Bulgária	Kaloyanov (2016)
Canadá	Burns <i>et al.</i> (2014)
China	Xu <i>et al.</i> (2019)
Croácia	Bršić & Lovrečić (2019); Gredičak & Demonja (2019)
Escócia	Zovko (2013)
EUA	Lee (2015); Mountain Bike Advisors (2015); Meltzer (2014)
Grécia	Bakogiannis <i>et al.</i> (2020a, 2020b, 2019)
Hungria	Lorincz <i>et al.</i> (2020); Koch (2013)
Itália	Fossi & Al-Yong-Oliveira (2021); Gazzola <i>et al.</i> (2018)
Macedônia do Norte	Temjanovski & Popeska (2020)
Nova Zelândia	Faulks <i>et al.</i> (2008); Lamont (2008); Ritchie (1998)
Reino Unido	Cyclists' Touring Club (2020); Newson & Sloman (2018); Sustrans (2015)
Romênia	Mionel & Mionel (2016); Foszto (2014)
Sérvia	Vujko & Plavša (2014, 2010)
Taiwan	Chang & Chang (2005)
Turquia	Duran <i>et al.</i> (2018)

Cabe destacar que este artigo considerou ainda estudos que tratam do cicloturismo de forma mais abrangente, trazendo conceitos, problemáticas e benefícios. Nesse sentido, os estudos que servem a esse propósito são: Abreu & Santos (2021), Abreu & Baltar (2021), Abreu & Turini (2021), Abreu *et al.* (2020), Abreu & Turini (2020), Han *et al.* (2020), Edra (2019), Simeoni & De Crescenzo (2018), Han *et al.* (2017), Vujko *et al.* (2017), Fabrino *et al.* (2016), Okonski (2016), Dobson (2015), Lee (2014), Bealand (2013), Federação Europeia de Cicilismo (2013), Piket *et al.* (2013), Ganter *et al.* (2012), Parlamento Europeu (2012), Pratte (2012), Weston *et al.* (2012), Lindsay *et al.* (2010), Puchet *et al.* (2010), Reisinger & Dimanche (2010), Ritchie *et al.* (2010), Irving (2009), Lamont (2009), Lumsdon & Peeters (2009), Pratte (2006), Chafe & Honey (2005), Sem (2001), Bieger (2000), Putnam (1993) e Soares [s.n.].

3. DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO PAÍS DE DESTINO

Explorar destinos de bicicleta permite aos adeptos relaxamento físico, mental e espiritual, entretenimento, proximidade com a natureza, descobrimento de novos territórios, relação mais intimista com as comunidades locais etc. (Sen, 2001; Foszto, 2014; Abreu *et al.*, 2020; Abreu & Santos, 2021). Além disso, o crescimento do uso da bicicleta, como forma sustentável de atividade turística, juntamente com o desenvolvimento do cicloturismo, constitui uma boa base para o desenvolvimento de uma sociedade sustentável, inteligente e inclusiva (Gantar *et al.*, 2012; Bealand, 2013). Isso porque os impactos em termos de poluição, ruído e diminuição da qualidade ambiental, especialmente a longo prazo, são mínimos quando se faz uso do cicloturismo (Lee, 2015).

O cicloturismo atende à maioria dos aspectos do turismo sustentável (Lamont, 2009; Bršćić & Lovrečić, 2019; Abreu & Santos, 2021) tais como o uso otimizado dos recursos ambientais, respeito pela autenticidade sociocultural das comunidades anfitriãs, benefícios sociais e econômicos para todas as partes interessadas e altos níveis de satisfação do consumidor (Weston *et al.*, 2012; Piket *et al.*, 2013; Simeoni & De Crescenzo, 2018). Além disso, o cicloturismo pode ser eficaz na preservação dos recursos naturais, pois é um motivo para que sejam programados planos de proteção ambiental (Bakogiannis *et al.*, 2019). Dessa forma, o número de ciclistas participantes de atividades turísticas no mundo está aumentando gradativamente (Burns *et al.*, 2014; Duran *et al.*, 2018). Os cicloturistas são um mercado de visitantes extremamente lucrativo e, quando um destino pode atingir e atender a esse mercado em crescimento, eles se beneficiam dez vezes mais de seu investimento (*Tourism Western Australia*, 2017).

Na América do Norte, de acordo com um estudo realizado pelo *Outdoor Industry Foundation*, divulgado em 2006, o ciclismo contribui com US \$ 133 bilhões anualmente nos EUA. Esse mesmo estudo mostra que a economia nacional de recreação com uso de bicicletas também sustenta cerca de 1,1 milhão de empregos nos EUA, gera US \$ 17,7 bilhões em receitas fiscais federais e estaduais anuais, produz US \$ 53,1 bilhões anualmente em vendas e serviços no varejo e fornece crescimento sustentável para as comunidades rurais (*Mountain Bike Advisors*, 2015).

O Parlamento Europeu (2012) observou que mais de 2,295 bilhões de viagens de cicloturismo e 20 milhões de viagens noturnas são organizadas anualmente na Europa e sua participação na economia é estimada em € 44 bilhões (US \$ 51,5 bilhões) anualmente. Destaca-se ainda que 20,4 milhões de cicloturistas passam uma ou mais noites na rota, e esses turistas "noturnos" gastam cerca de € 9 bilhões anualmente. Além disso, de acordo com a Federação Europeia de Ciclismo (2013), a maior parte dos empregos na nova economia de roda livre (do inglês, *new free-wheeling economy*) está vinculada à indústria do cicloturismo, que emprega 524.000 pessoas (incluindo acomodações e restaurantes), em comparação com 80.000 no varejo, o segundo maior subsetor.

No Reino Unido, estima-se que a Rede Nacional Ciclística (National Cycle Network – NCN, no original) proporcionou benefícios econômicos, contados a partir do ano de 1995, da ordem de £ 7,3 bilhões (US \$ 10,1 bilhões), dos quais £ 6 bilhões (US \$ 8,3 bilhões) associados ao setor de saúde. Além disso, o desenvolvimento e manutenção da NCN ajudou a sustentar ou a criar mais de 4000 empregos nesse mesmo período, dos quais 400 apenas entre 2014 e 2015

(SUSTRANS, 2015). Em um outro estudo mais amplo para o Reino Unido, Newson e Sloman (2018) estimam que o ciclismo exerce uma contribuição anual para a economia de £ 5,4 bilhões (US \$ 7,5 bilhões), dos quais £ 520 milhões (US \$ 720 milhões) associados ao cicloturismo. Este setor também é responsável por gerar mais de 35.000 empregos.

Os turistas de bicicleta normalmente ficam mais, gastam mais e se envolvem em uma gama mais ampla de experiências do que o visitante médio. Isso porque, embora o gasto médio diário de um turista de bicicleta seja comparável ao do visitante comum, durante a noite, o gasto geral com a viagem é quase cinco vezes maior (*Tourism Western Australia*, 2017). Entretanto, Newson e Sloman (2018), a partir da revisão de outros estudos, apontam que a comparação de gastos entre visitantes ciclistas e não ciclistas é inconclusiva devido à variação considerável do perfil dos cicloturistas. Enquanto na França, por exemplo, os cicloturistas gastam cerca de € 10 (US \$ 17) a mais por dia do que visitantes comuns (Mercat, 2009, *apud* Newson e Sloman, 2018), em outros lugares, seus gastos eram menores ou similares do que os não ciclistas.

Zovko (2013) identificou as quatro principais áreas de contribuição econômica do cicloturismo na Escócia, sendo elas: benefícios de saúde, com £ 4 milhões (US \$ 5,5 milhões) por ano; eventos de ciclismo, com £ 5,6 milhões (US \$ 7,8 milhões) anuais; infraestrutura cicloviária, com £ 1,5 milhão (US \$ 2 milhões) por ano; e gastos dos cicloturistas, cujas estimativas variam entre £ 106,2 milhões (US \$ 147,6 milhões) e £ 228,2 milhões (US \$ 317,2 milhões) por ano, representando entre 90% e 95% dos benefícios totais.

Na Oceania, a Nova Zelândia fez de suas trilhas de bicicleta o ponto central de sua estratégia de turismo e empregos (Temjanovski & Popeska, 2020). Na Austrália, entre 2009-2014, a porcentagem de turistas que pedalarão aumentou 25% em número de visitantes e 16% de viagens noturnas, sendo que, em 2014, mais de 2,9 milhões de turistas pedalarão pelas belas paisagens australianas (Temjanovski & Popeska, 2020).

Fossi e Al-Yong-Oliveira (2021) investigam os efeitos econômicos da implantação da rota ciclística ao longo do mar Tirreno na Itália. Ressalta-se a redução do efeito da sazonalidade da região, incentivando a presença de turistas além do período de férias de verão, argumento este também encontrado em Lorincz *et al.* (2020). Além disso, o desenvolvimento de projetos-satélite, ligados à rota principal, podem contribuir com a economia de pequenas municipalidades, até então localizadas fora dos circuitos principais, ao se mostrarem mais vantajosos financeiramente para os visitantes que preferem economizar um pouco mais. Em termos quantitativos, estima-se um custo de implantação de € 42 milhões (US \$ 49,5 milhões) para a rota do mar Tirreno a uma frequência anual esperada de 2,2 milhões de pessoas, gerando cerca de € 20 milhões (US \$ 23,5 milhões) por ano.

Em 2017, o governo húngaro lançou um programa visando desenvolver novas infraestruturas voltadas ao turismo ativo e ao ecoturismo (Lorincz *et al.*, 2020). As melhorias na infraestrutura básica cicloviária estão expressamente contidas na Estratégia Nacional de Desenvolvimento Turístico 2030. Lorincz *et al.* (2020) apontam para outros produtos de turismo ligados ao ciclismo, notadamente o turismo religioso, o ecoturismo e aquele ligado à gastronomia local, atributos importantes para a redução da sazonalidade.

Com tudo que foi exposto nessa seção, nota-se que diversos países espalhados pelo mundo têm aproveitado da promoção do cicloturismo para aumentar seu desenvolvimento econômico por

meio desse nicho de turismo que impacta menos o meio ambiente que as formas tradicionais e permite o conhecimento e desenvolvimento das áreas mais interioranas, que será mais bem discutido na Seção 4.

4. DESENVOLVIMENTO LOCAL

Os cicloturistas estão em busca de uma experiência mais complexa e intimista para melhor apreciar os elementos de identidades locais e as paisagens únicas de um determinado território (Chafe & Honey, 2005). A vantagem desse comportamento turístico está no desenvolvimento regional de áreas pouco conhecidas ou até mesmo remotas (Vujko & Plavša, 2010; 2014; Vujko *et al.*, 2017), que apresentam características como baixa densidade populacional, áreas montanhosas e um ambiente rural (Gazzola *et al.*, 2018), difere significativamente das experiências do turismo de massa (Breakey & Breakey, 2015).

A crescente popularidade e proeminência do turismo de bicicleta, tanto entre viajantes domésticos, quanto internacionais, traz um grande potencial de benefício econômico para as comunidades locais (Koch, 2013; Lee, 2015; Meschik, 2021), melhora a construção de sua infraestrutura social e reduz seus danos ambientais (Pratte, 2006), desempenhando um papel de impulsionador do desenvolvimento dessas regiões (Duran *et al.*, 2018). Um aspecto importante do desenvolvimento do cicloturismo é a maneira como as despesas diretas nas economias locais podem gerar negócios e criar e/ou manter empregos, sendo particularmente importante na maioria das áreas rurais que não são locais de turismo em massa e não seriam capazes de atrair os gastos dos visitantes de outra forma (Piket *et al.*, 2013).

Dentre os benefícios econômicos para comunidade local, podem ser mencionados: (i) desenvolvimento de estabelecimentos locais tais como hotéis, restaurantes, lojas de varejo e oficinas de conserto de bicicletas, que sirvam para atender as necessidades dos cicloturistas (Bakogiannis *et al.*, 2020b); (ii) geração de empregos para atender aos cicloturistas nesses estabelecimentos locais, bem como para construção de infraestrutura cicloviária (*Mountain Bike Advisors*, 2015); (iii) melhoria da economia do mercado imobiliário local, já que a proximidade das trilhas cicloviárias tem um efeito positivo nos valores das moradias (Lee, 2015); (iv) estabilidade econômica da indústria agrícola, preservando as terras agrícolas locais, aumentando a receita do turismo e educando o público sobre a importância da agricultura local (Lee, 2015).

Meltzer (2014) analisou os impactos do turismo de *mountain bike* (ou ciclismo de montanha), uma das vertentes do cicloturismo, na cidade de Oakridge, no estado norte-americano do Oregon. O autor destaca sobretudo o papel do ciclismo de montanha como um importante fator de aquecimento para a economia local tendo em vista a decadência do setor madeireiro, até então preponderante em Oakridge. Esse estudo estima ainda um gasto direto, por parte dos turistas, de US \$ 2,3 a US \$ 4,9 milhões, equivalente a 5% em participação econômica da cidade, valor bem superior à média estadual, que é de 0,25%.

Nesse contexto, a forte ligação entre a comunidade local, o território e os negócios locais é um elemento essencial para desenvolver uma proposta de valor única, onde conexões inovadoras entre os atores locais e as raízes culturais do território criam uma forte identidade local (Putnam, 1993; Gazzola *et al.*, 2018). Dessa forma, para se estabelecer como uma atividade sustentável amplamente difundida, as partes interessadas devem trabalhar em conjunto e adotar medidas de planejamento estratégico para melhorar o fornecimento de infraestrutura e amenidades exigidas

pelos ciclistas (Abreu & Baltar, 2021; Lorincz *et al.*, 2020) que consistem em necessidades específicas (tais como rotas seguras, convenientes e atraentes envolvendo estradas silenciosas e de baixo tráfego ou ‘trilhas fora de estrada’ disponíveis apenas para uso não motorizado) e complementares do trajeto (tais como boas paisagens, guias, mapas e serviços, como lojas de alimentos e acomodações para bicicletas) (Pratte, 2012).

Além disso, cabe mencionar que, através do correto planejamento, monitoramento e gerenciamento do cicloturismo, é possível chegar no equilíbrio entre desenvolvimento econômico local ou regional e preservação ambiental quando se coloca em evidência a vertente sustentável que o cicloturismo pode promover. O turismo natural é considerado por muitos governos como uma combinação de estratégia econômica e de conservação (Lee, 2015). Dessa forma, há a necessidade de colaboração entre o setor público e representantes privados para promoção sustentável do cicloturismo (Gazzola *et al.*, 2018; Bakogiannis *et al.*, 2020b) em uma perspectiva multifuncional (Bieger, 2000) que favoreça principalmente as comunidades locais. O Quadro 2 apresenta, de maneira sumarizada, o papel e as funções de diferentes entes quanto ao fomento do cicloturismo, em escalas local, regional e nacional.

Quadro 2: Escala e funções de diferentes entes quanto à promoção do cicloturismo

Ente	Escala	Função
União (incluindo Ministério do Turismo, Ministério do Desenvolvimento Regional, DNIT e demais órgãos afins)	Nacional	- Coordenação e responsável pelo Plano de ação para o desenvolvimento do cicloturismo - Planejamento de uma rede de cicloturismo nacional e criação de legislação acerca da movimentação de cicloturistas em rodovias - Construção da rede de cicloturismo nacional
Associações de ciclistas	Local e/ou regional	- Planejamento e monitoramento de rotas de cicloturismo - Manutenção de informações sobre rotas e auxílio na produção de mapas
Agências locais de turismo	Local	- Organização de atividades de cicloturismo - Promoção do cicloturismo e auxílio no desenvolvimento de rotas de cicloturismo
Empreendedores/ Setor privado	Local e/ou regional	- Fornecimento de serviços variados para os cicloturistas, entre os quais acomodação, alimentação, aluguel de bicicletas e equipamentos etc.

Fonte: Adaptado de Klarich (2015) *apud* Kaloyanov (2016).

Embora o Quadro 2 tenha sido desenvolvido para representar uma perspectiva brasileira das partes interessadas, ele sintetiza a função de cada uma das esferas (entes) para promoção de um cicloturismo que atenda às necessidades de seus adeptos, de maneira sustentável e, consequentemente, favorece o desenvolvimento econômico do destino. Cabe ainda destacar que, de acordo com Gazzola *et al.* (2018), as partes interessadas na promoção do cicloturismo

devem prestar atenção a: (a) análise das características de referência com o intuito de destacar fatores de sucesso e questões críticas; (b) criação de uma estratégia em longo prazo, com base nos recursos e oportunidades de cada área; e (c) desenvolvimento de um plano de ação que indique os investimentos e ações necessários para que os objetivos sejam alcançados.

Acredita-se ainda que, em cidades pequenas e médias, principalmente, o processo de desenvolvimento de qualquer atividade turística, como por exemplo o cicloturismo, deve ser desenvolvido baseado na comunidade local, inclusive por meio da criação de políticas de governança focadas na resposta dos agentes locais ao turismo, que deve possuir protagonismo no controle, propriedade e gestão dos projetos, bem como na valorização da identidade cultural e o intercâmbio de experiências junto aos viajantes (Irving, 2009; Fabrino *et al.*, 2016).

5. CONTEXTO BRASILEIRO

No Brasil, tanto o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), quanto a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) e o Programa Bicicleta Brasil (Lei nº 13.724/2018), estabeleceram diretrizes para o estímulo ao transporte ativo em detrimento aos veículos individuais, buscando tornar o espaço urbano um ambiente social com melhor qualidade de vida da população, incluindo gestão de trânsito, infraestrutura urbana e serviços públicos (Edra, 2019). Além disso, o Ministério das Cidades e o Ministério do Turismo propõem e estimulam as cidades brasileiras a criarem seus Circuitos de Cicloturismo, incentivando o desenvolvimento econômico das regiões englobadas nessas rotas, que podem ser entendidos como uma proposta de roteiro a ser seguido por cicloturistas, no qual são instaladas infraestruturas de apoio (Soares, [s.n]). Vale destacar que a produção científica brasileira acerca do cicloturismo se concentra nas regiões sul e sudeste do país, em especial na sul.

O estado de Santa Catarina, por exemplo, foi o pioneiro no país em termos de ação concreta voltada ao cicloturismo (Sartori, 2021a; Mascarenhas *et al.*, 2019) com a implantação do circuito do Vale Europeu, com 300 km de extensão, passando por nove cidades, e cuja origem remete aos anos 1990. Mascarenhas *et al.* (2019) destaca o sucesso dessa experiência, decorrente sobretudo da integração e do respeito aos anseios das comunidades locais envolvidas. Já há também estudos voltados à identificação do perfil do ciclista e cicloturista catarinense e o conhecimento de novos lugares, seja relativo a paisagens naturais ou ao patrimônio cultural, foi citado como um dos principais motivos para a prática ciclística (Sartori, 2021a, 2021b).

Nesse sentido, cidades brasileiras têm investido em infraestrutura voltada para a bicicleta, seja a partir da expansão da malha cicloviária e criação de circuitos de cicloturismo, ou por ações mais específicas como o desenvolvimento de sistemas de aluguel de bicicletas de baixo custo e estabelecimento de eventos de incentivo ao uso de bicicleta (Edra, 2019). Em Curitiba, por exemplo, o plano cicloviário atual da cidade abrange parques interconectados com ciclovias e estações de aluguel de bicicletas, fazendo com que a mobilidade urbana não se limite a uma questão restrita ao deslocamento, mas também tornando a bicicleta um meio de transporte para o desenvolvimento da atividade turística (Segovia *et al.*, 2016).

Ainda em relação à capital paranaense, Saldanha *et al.* (2020) fazem uma revisão bibliográfica a respeito de diversos aspectos do planejamento cicloviário integrado ao turismo e, no caso de Curitiba, é analisado o alinhamento da rede cicloviária existente com as rotas de cicloturismo. Observou-se que as iniciativas dos setores de turismo se integraram, de forma coerente, com a

infraestrutura disponível e se destaca ainda a ligação de tais rotas com municípios vizinhos, em uma perspectiva de colaboração intermunicipal.

Esses esforços significaram um avanço em direção à promoção do cicloturismo como atividade turística com potencial para alcançar muitos adeptos. Entretanto, faz-se necessária uma revitalização econômica de cidades pequenas e médias, inclusive com o fornecimento de infraestrutura adequada como ciclovias e bicicletários e estabelecimentos de apoio como hotéis e restaurantes, para o desenvolvimento das comunidades locais. Isso porque geralmente está intrínseco o conceito de que só na cidade grande existem melhores opções para realização do cicloturismo (Edra, 2019; Saldanha *et al.*, 2021).

Rosa & Silva (2020) fizeram uma análise comparativa entre o município de Piraquara, na região metropolitana de Curitiba, e a cidade de Eisenstadt, na Áustria, a partir de cinco eixos de atuação do poder público, sendo eles: legislação, infraestrutura e equipamentos, promoção e eventos, planejamento/coordenação e capacitação. De maneira geral, os autores identificaram similitude intermediária na atuação do setor público de ambos os locais, em que o município brasileiro se destacava quanto à institucionalização de uma rota cicloviária mediante lei municipal, bem como na promoção de eventos voltados ao público usuário da bicicleta.

Em um estudo desenvolvido por Saldanha *et al.* (2021), a partir do recorte da Região Turística da Costa do Sol (RT Costa do Sol), localizada no litoral leste do Estado do Rio de Janeiro, o levantamento do capital natural, cultural e humano indicam uma demanda reprimida significativa, com elevado potencial de crescimento. Em consonância, as perspectivas cultural, econômica e administrativa realçam a importância de um planejamento participativo, integrando o poder público, sociedade civil, academia e iniciativa privada, para estabelecer o funcionamento de rotas de cicloturismo na região, que podem proporcionar geração de renda e oportunidades de negócio à população residente das cidades de pequeno e médio portes, englobadas nessa região.

A cidade de Niterói, também no estado do Rio de Janeiro, foi objeto de estudo de Edra *et al.* (2019) em que foi mapeada e analisada a rede hoteleira no entorno das principais rotas turísticas utilizadas por ciclistas na cidade. Nota-se ainda um descompasso entre o serviço hoteleiro e o segmento cicloturístico uma vez que as iniciativas voltadas ao bom recebimento e conveniência do turista de bicicleta são praticamente inexistentes nos estabelecimentos pesquisados. A falta de estratégias de mercado em decorrência da baixa percepção do potencial do cicloturismo, assim como a atuação ineficiente do poder público em se apropriar da infraestrutura cicloviária existente para impulsionar o turismo de bicicleta são citados como algumas das possíveis causas para as poucas ações voltadas ao cicloturismo de fato.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O cicloturismo é um setor florescente da indústria global do turismo e se expandiu nos últimos anos como um importante nicho de mercado. Nesse sentido, este trabalho teve como objetivo apresentar uma revisão geral de como o cicloturismo pode impactar positivamente no desenvolvimento econômico do país de destino, principalmente no que diz respeito às suas comunidades locais.

Os resultados indicam que o cicloturismo é capaz de movimentar bilhões de dólares anualmente, gerando uma grande quantidade de empregos, principalmente para comunidades

locais, que estão distantes dos grandes centros econômicos e turísticos; reduzir a sazonalidade de certos destinos turísticos, garantindo, então, um fluxo constante de visitantes ao longo de todo o ano; e ainda diversificar a oferta de outros produtos turísticos até então pouco explorados por essas pequenas comunidades. Além disso, constata-se que ao estabelecer uma relação positiva, cooperativa e forte entre as partes interessadas, o cicloturista pode aproveitar a experiência, entrando em contato com a riqueza ambiental e cultural do destino, bem como o destino pode se beneficiar economicamente com o desenvolvimento local de suas comunidades. Fica evidente ainda o alinhamento do cicloturismo com as novas práticas mundiais em termos de consumo e utilização de recursos, sobretudo quando se reforça a importância de adotar medidas mais sustentáveis visando a redução de poluentes.

Este artigo encontra relevância científica ao tratar de um assunto de amplitude mundial que ainda carece de pesquisas relacionadas (principalmente em relação a estudos brasileiros), bem como ao fornecer aos pesquisadores e tomadores de decisão de transporte e de turismo um apanhado de estudos que comprovam a importância do cicloturismo para promoção do desenvolvimento econômico do país de destino. Além disso, frente à necessidade de novos estudos sobre o assunto, aconselha-se que sejam desenvolvidas pesquisas que busquem identificar as principais limitações ao desenvolvimento do cicloturismo, bem como boas práticas que podem ser implantadas para solucionar ou pelo menos minimizar essas dificuldades.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abreu, V. H. S., Baltar, M. L. B., & Santos, A. S. (2020). Segurança Viária no Âmbito do Cicloturismo. 34º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET.
- Abreu, V. H. S., & Baltar, M. L. B. (2021). Oportunidades e Barreiras para o Desenvolvimento do Cicloturismo. III Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo.
- Abreu, V. H. S., & Santos, A. S. (2021). O Cicloturismo como Atividade Sustentável. III Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo.
- Abreu, V. H. S., & Turini, L. R. (2020). O transporte ativo no combate à disseminação do COVID-19. 34º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET.
- Abreu, V. H. S., & Turini, L. R. (2021). O transporte ativo no combate à disseminação do COVID-19. Ciências da Saúde: uma abordagem pluralista. Editora Conhecimento Livre. Piracanjuba-GO. doi:10.37423/201203424
- Bakogiannis, E.; Kyriakidis, C.; Siti, M.; & Androni, D. (2019). From railways to cycling-trails: Opportunities for developing trails in Greece. The case study of the Old Railway line in Tempi, Greece. In ICSS XX Proceedings Book; EUSER, Ed.; EUSER: Zurich, Switzerland; pp. 63–73.
- Bakogiannis, E.; Siti, M.; Tsigdinos, S.; Vassi, A.; & Nikitas, A. (2020a) Monitoring the first dockless bike sharing system in Greece: Understanding user perceptions, usage patterns and adoption barriers. Res. Transp. Bus. Manag. 2020, 100432.
- Bakogiannis, E., Vlastos, T., Athanasopoulos, K., Christodouloupoulou, G., Karolemeas, C., Kyriakidis, C., ... Tzika, E. (2020b). Development of a Cycle-Tourism Strategy in Greece Based on the Preferences of Potential Cycle-Tourists. Sustainability, 12(6), 2415. doi:10.3390/su12062415
- Bealand, A. (2013). Cycle tourism for sustainable rural development: Understanding and interpreting lessons from Europe. A Report of a Winston Churchill Traveling Fellowship. The Winston Churchill Memorial Trust: London.
- Bieger, T. (2000). Destination Management e Finanziamenti; Pechlaner, H., Weiermair, K., Eds.; T.U.P Touring Editore: Milan, Italy.
- Breakey, N. M., & Breakey, H. E. (2015). Tourism and Aldo Leopold's "cultural harvest": Creating virtuous tourists as agents of sustainability. J. Sustain. Tour., 23, 85–103.
- Bršćić, K., & Lovrečić, K. (2019). How to plan the development of cycle tourism? – example of ISTRIA County. Tisc - Tourism International Scientific Conference Vrnjačka Banja, 4 (2), 603-620.
- Burns, H., Dudzik, J., Kola, L., & McCulloch, M. (2014). Investigating Impacts of Cycle Tourism in Ontario. Ryerson University, Toronto.
- Chang, H.-L., & Chang, H.-W. (2005). Comparison between the differences of recreational cyclists in national

- scenic bikeway and local bike lane. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 6, 2178–2193.
- Cyclists' Touring Club. (2020). Economic benefits of cycle tourism. Disponível em: https://www.cyclinguk.org/sites/default/files/document/2020/07/benefits_of_cycle_tourism_factsheet_final10738.pdf
- Chafe, Z., & Honey, M. (2005). *Consumer Demand and Operator Support for Socially and Environmentally Responsible Tourism*; Center on Ecotourism and Sustainable Development: Washington, DC, USA, 2005. Disponível em: <http://efti.hhp.ufl.edu/wp-content%5Cuploads/Consumer-Demand-for-Responsible-Tourism-2005.pdf>
- Cox, P. (2012). Strategies Promoting Cycle Tourism in Belgium: Practices and Implications. *Tourism Planning & Development*, 9(1), 25–39. doi:10.1080/21568316.2012.658167
- Dobson, S. (2015). Urban translations: Regeneration through the lens of actor-networking. *Local Economy*, 30(8), p. 944–960. doi:10.1177/0269094215604126
- Duran, E., Sevinç, F., & Harman, S. (2018). Cycle tourism as an alternative way of tourism development in çanakkale, turkey. *Journal of Awareness*, 3 (4), 25-34.
- Edra, F. P. M. (2019). *Cicloturismo: reflexões e experiências contemporâneas*. Niterói: FTH/UFF. Disponível em: http://www.each.usp.br/turismo/livros/cicloturismo_reflexoes_e_experiencias_contemporaneas.pdf
- Fabrino, N. H., Nascimento, E. P. e Costa, H. A. (2016). Turismo de Base comunitária: uma reflexão sobre seus conceitos e práticas. *Caderno Virtual de Turismo*, Rio de Janeiro, v. 16, n. 3, p. 172-190.
- Falbo, L., Edra, F. P. M., & Teixeira, C. (2019). Cicloturismo, potencial adormecido em Niterói: *Revista de Turismo Contemporâneo*, 7(2), 321–340. doi:10.21680/2357-8211.2019v7n2ID18039
- Faulks, P., Ritchie, B., & Dodd, J. (2008). Bicycle tourism as an opportunity for re-creation and restoration? Investigating the motivations of bike ride participants. *New Zealand Tourism and Hospitality Research Conference*, New Zealand, 23, 1-27.
- Faulks, P., Ritchie, B. W., & Fluker, M. (2007). *Cycle tourism in Australia: An investigation into its size and scope*. Gold Coast: Sustainable Tourism Cooperative Research Centre.
- Fossi, A., Au-Yong-Oliveira, M. (2021), Sustainable mobility practices in Tuscany, Italy: The Tyrrhenian Cycling Path. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 36(1), 175-186. <https://doi.org/10.34624/rtd.v1i36.9921>
- Fosztó, M. (2014). The economic development from the perspective of cycle tourism in Covasna County. *Lucrări Științifice Management Agricol*, 16(4), 23.
- Federação Europeia de Ciclismo. (2013). Calculating the economic benefits of cycling in EU-27 Disponível em: https://ecf.com/sites/ecf.com/files/ECF_Economic-benefits-of-cycling-in-EU-27.pdf
- Gantar, A., Kocis, D., & Pehnec, M. (2012). How to develop cycle tourism? Rotar, J. (ed.) Disponível em: http://bicy.it/docs/35/How_to_develop_cycle_tourism_ang.pdf
- Gazzola, P., Pavione, E., Grechi, D., & Ossola, P. (2018). Cycle Tourism as a Driver for the Sustainable Development of Little-Known or Remote Territories: The Experience of the Apennine Regions of Northern Italy. *Sustainability*, 10(6), 1863. doi:10.3390/su10061863
- Gredičak, T., & Demonja, D. (2019). Strategic Management of Destination with Cyclotourism in the Function of Sustainable Development. *Qualit*, 20 (171), 82-88.
- Han, H., Lho, L.H., Al-Ansi, A., & Yu, J. (2020), Cycling tourism: a perspective article. *Tourism Review*, 75 (1), 162-164. <https://doi.org/10.1108/TR-06-2019-0268>
- Han, H., Meng, B., & Kim, W. (2017). Emerging bicycle tourism and the theory of planned behavior, *Journal of Sustainable Tourism*, 25 (2), 292-309.
- Irving, M. de A. (2009). Reinventando a reflexão sobre o turismo de base comunitária. IN: Bartholo, R, Sansolo, D. G., Bursztyn, I. (Orgs). *Turismo de Base Comunitária: diversidade de olhares e experiências brasileiras*. Rio de Janeiro: Letra e Imagem.
- Kaloyanov, K. (2016). Cycling tourism routes as an instrument for regional development and transnational cooperation within the lower basin of the Danube river. *Problems of Geography*, Sofia, (3-4), p. 139-149.
- Koch, K. (2013). Bicycle tourism in Hungary. *Applied Studies in Agribusiness and Commerce*, 7, 67-72.
- Lamont, M., & Buultjens, J. (2011). Putting the brakes on: impediments to the development of independent cycle tourism in Australia. *Current Issues in Tourism*, 14 (1), 57–78. doi:10.1080/13683500903250799
- Lamont, M. (2008). Wheels of change: An adapted model of whole tourism systems for independent bicycle tourism. *New Zealand Tourism and Hospitality Research Conference: Recreating Tourism*, Hanmer Springs, New Zealand.
- Lamont, M. (2009). Reinventing the wheel: a definitional discussion of bicycle tourism. *Journal of Sport & Tourism*, 14 (1), 5–23. doi:10.1080/14775080902847363
- Lamont, M., & Causley, K. (2010). Guiding the Way: Exploring cycle tourists' needs and preferences for cycling route maps and signage. *Annals of Leisure Research*, 13 (3), 497–522.

- doi:10.1080/11745398.2010.9686860
- Lee, C.-F. (2014). An investigation of factors determining cycling experience and frequency. *Tourism Geographies*, 16 (5), 844–862. doi:10.1080/14616688.2014.927524
- Lee, M. R. (2015). Bicycle tourism plan for economic development: a template for rural agricultural towns and a case study for the city of Winters, California. Tese apresentada à Faculdade Politécnica do Estado da California, San Luis Obispo.
- Lindsay, G.; Macmillan, A.; Woodward, A. (2010) Moving urban trips from cars to bicycles: Impact on health and emissions. *Australian and New Zealand Journal of Public Health*, 35 (1), 54-60.
- Lőrincz K, Banász Z, Csapó J. (2020) Customer Involvement in Sustainable Tourism Planning at Lake Balaton, Hungary—Analysis of the Consumer Preferences of the Active Cycling Tourists. *Sustainability*; 12(12):5174. <https://doi.org/10.3390/su12125174>.
- Lumsdon, L.; & Peeters, P. (2009). The European cycle route network EuroVelo: Challenges and opportunities for sustainable tourism. European Parliament. Disponível em: http://www.ecf.com/files/2/8/EuroVelo_EN.pdf
- Mascarenhas, R. G. T., Oliveira, L. L. B., & Luchini, G. R. (2019). As possibilidades do cicloturismo para a Região dos Campos Gerais do Paraná - Brasil. In: Silvestre, L. P. F. *As Ciências Humanas e Sociais Aplicadas e a Competência no Desenvolvimento Humano*. Ponta Grossa: Editora Atena. 3, 39-47. doi:10.22533/at.ed.1741906075
- Meltzer, N. S. (2014). Adapting To The New Economy: The Impacts of Mountain Bike Tourism in Oakridge, Oregon. Disponível em: https://headwaterseconomics.org/wp-content/uploads/Trail_Study_104-OR-Mtn-Bike-Tourism-Oakridge.pdf
- Meschik, M. (2012). Sustainable Cycle Tourism along the Danube Cycle Route in Austria. *Tourism Planning & Development*, 9(1), 41–56. doi:10.1080/21568316.2012.653478
- Meschik M. (2021). The Success of the Cycle Tourist Backbone Along the Danube in Germany and Austria. In: Pileri P., Moscarelli R. (eds) *Cycling & Walking for Regional Development*. Research for Development. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-030-44003-9_16
- Mionel, V., Mionel, O. (2016). Cycle tourism in olt county, Romania. (Re) discovering potential of history and geography for tourism. *Amfiteatru Economic*, 18 (10), 913-928
- Mountain Bike Advisors. (2015). Research on Bicycle Tourism Economic Impact. Disponível em: <http://mountainbikeadvisors.com/research-on-bicycle-tourism-economic-impact/>
- Newson, C., & Sloman, L. (2018). The Value of the Cycling Sector to the British Economy: A Scoping Study. Disponível em: <http://s27245.pcdn.co/wp-content/uploads/2018/06/The-Value-of-the-Cycling-Sector-to-the-British-Economy-FINAL2.pdf>
- Organização das Nações Unidas - ONU (2015). Objetivo 12: Assegurar padrões de produção e de consumo sustentáveis. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/12>.
- Okonski, M. M. (2016). Bike touring infrastructure: an architectural proposal for sustainable bicycle tourism. University of Washington. Disponível em: <http://hdl.handle.net/1773/36399>
- Parlamento Europeu. (2012). Directorate general for internal policies policy department B: Structural and cohesion policies transport and tourism the European cycle route network Eurovelo. Disponível em: <http://www.europarl.europa.eu/>
- Piket, P., Eijgelaar, E., & Peeters, P. (2013). European cycle tourism: a tool for sustainable regional rural development. *APSTRACT: Applied Studies in Agribusiness and Commerce*, 7(1033-2016-84240), 115-119.
- Pratte, J. (2006). Bicycle tourism: on the trail to economic development. *Prairie Perspectives: Geographical Essays*, 9 (1), 62–84.
- Pratte, J. (2012). Bicycle tourism: on the trail to economic development. *Prairie Perspectives*. Disponível em: <https://pcag.uwinnipeg.ca/Prairie-Perspectives/PP-Vol09/Pratte.pdf>
- Pucher, J., Dill, J., & Handy, S. (2010). Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review. *Preventive Medicine*, v. 50, p. S106–S125. doi:10.1016/j.ypmed.2009.07.028
- Putnam, R. D. (1993). The prosperous community. *Am. Prospect*, 4, 35–42.
- Reisinger, Y., & Dimanche, F. (2010). *International Tourism*; Routledge: London, UK.
- Ritchie, B. W. (1998). Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues. *Tourism Management*, 19 (6), 567–582. doi:10.1016/s0261-5177(98)00063-6
- Ritchie, B.W., Tkaczynski, A., & Faulks, P. (2010). Understanding the motivation and travel behavior of cycle tourists using involvement profiles. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 27(4), 409-425, 2010. doi:10.1080/10548408.2010.481582
- Rosa, A. C., & Silva, J. F. (2020). Políticas Públicas e Cicloturismo: Uma análise comparativa entre Piraquara (Brasil) e Eisenstadt (Áustria). *Turismo e Sociedade*, 13(2), doi:10.5380/ts.v13i2.71130

- Saldanha, L. E. C., Freitas, L., Balassiano, R., & Fraga, C. (2020). Cicloturismo no planejamento integrado de cidades e o caso da região metropolitana de Curitiba. *Revista Turismo em Análise*, 31(2), 296–315. doi:10.11606/issn.1984-4867.v31i2p296-315
- Saldanha, L., Souza, H. A. S. Pereira, L. F., & Balassiano, R. (2021). O cicloturismo como indutor de desenvolvimento na região turística da Costa do Sol, Rio de Janeiro, Brasil. 9º Congresso Luso-Brasileiro Para O Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável (PLURIS 2021). Pequenas cidades, grandes desafios, múltiplas oportunidades.
- Sartori, A. (2021a). Perfil do ciclista e cicloturista em Santa Catarina (Brasil): Aspectos socioeconômicos e suas motivações para o uso da bicicleta. *Revista Turismo em Análise*, 32(1), 40–58.
- Sartori, A. (2021b). CICLISMO E CICLOTURISMO EM SANTA CATARINA (BRASIL): São Paulo, 10(2), 31. doi:10.5585/podium.v10i2.18084
- Segovia, Y., Santos, L. C. R., Grimm, I. J., & Queiroz, I. S. (2016). O Cicloturismo Como Atividade Sustentável: Um Estudo De Caso Da Cidade De Curitiba-PR. VI Encontro de Turismo de Base Comunitária e Economia Solidária - VI ETBCES,
- Sen, A. (2001). *Development as Freedom*; Oxford Paperbacks; Clarendon Press: Oxford, UK.
- Simeoni, F., & De Crescenzo, V. (2018). Ecomuseums (on clean energy), cycle tourism and civic crowdfunding: A new match for sustainability?. *Sustainability*, 10(3), 817. doi:10.3390/su10030817
- Soares, A. G. [s.n]. Circuitos de Cicloturismo: manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros. Clube do Cicloturismo do Brasil, Caminhos do Sertão Cicloturismo, UCB – União de Ciclistas do Brasil, ABC – Associação Blumenauense Pró-Ciclovias, Grupo CicloBrasil – CEFID/UDESC, BICI – SC – Rede Catarinense de Mobilidade Ciclística, I-Ce – Interface for Cycling Expertise. Disponível em: <http://www.clubedecicloturismo.com.br/arquivos/Manual-Circuitos-Cicloturismo.pdf>
- SUSTRANS (2015). Economic impact of the National Cycle Network. Disponível em: http://scate.org.uk/wp-content/uploads/2015/08/Economic_impact_of_the_National_Cycle_Network_v2.1_long.pdf
- Temjanovski, R., Popeska, B. (2020). The potential of cycling tourism to promote healthy lifestyle habits. *Macedonian International Journal of Marketing*, 6 (11). pp. 79-88. ISSN 1857-9787
- Tourism Western Australia. (2017). Western Australian. Cycle tourism strategy. Disponível em: https://www.tourism.wa.gov.au/Publications%20Library/Research%20and%20reports/CDP%202017%20reports/180419_Westcycle%20Cycle%20Tourism%20Strategy.pdf
- Vujko, A., Dragosavac, M., Kisin, N., & Maksimović, B. (2017). The influence of cyclo-tourism on health and economic destination development. *FACTA Universitatis*, 12 (1), 227-237. doi:10.22190/FUPES1701227M
- Vujko, A., & Plavša, J. (2010). Networking of Fruška gora lakes tourist offer through system of cyclepaths – case study Sot, Bruje and Moharač, *Scientific and technical journal in tourism Tourism, Faculty of science, Novi Sad*, 15 (1), 1-10.
- Vujko, A., & Plavša, J. (2014). Evaluation of National Park Fruška Gora (Serbia) for sport and recreational tourism, *Acta geographica Slovenica*, 54 (2), 321–334.
- Xu, H., Yuan, M., & Li, J. (2019). Exploring the relationship between cycling motivation, leisure benefits and well-being. *International Review for Spatial Planning and Sustainable Development*, 7 (2), 157–171. doi:10.14246/irspsda.7.2_157
- Weston, R.; Davies, N.; Lumsdon, L.; & McGrath, P. (2012). The European Cycle Route Network Eurovelo Study; Policy Department, European Parliament: Brussels, Belgium.
- Zovko, I. (2013). The Value of Cycle Tourism: Opportunities for the Scottish economy. Disponível em: <https://transform.scot/wp/wp-content/uploads/2014/12/The-Value-of-Cycle-Tourism-full-report.pdf>

Lucas Adleer Epifanio de Freitas Pereira (lucas.pereira.094@ufrn.edu.br)
Universidade Federal do Rio Grande do Norte
Campus Universitário Lagoa Nova
Av. Sen. Salgado Filho, 3000 – Lagoa Nova – Natal, RN, Brasil

Victor Hugo Souza de Abreu (victor@pet.coppe.ufrj.br)
Programa de Engenharia de Transportes, Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro
Av. Horácio Macedo, 2030, 101 – Cidade Universitária – Rio de Janeiro, RJ, Brasil