

III ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO



Governança para o desenvolvimento regional



III ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO



Governança para o desenvolvimento regional

1ª Edição
Rio de Janeiro
2021

Realização:



Fomento:



Patrocínio:



Oferecimento:



**LUIZ SALDANHA
HELOANT ABREU SILVA DE SOUZA
JULIANA DECASTRO
RONALDO BALASSIANO**
(Organizadores)

III Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: Governança para o desenvolvimento regional

1ª Edição
Coppe-UFRJ
Rio de Janeiro
2021

III Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: Governança para o desenvolvimento regional

Organizadores do livro:

Luiz Saldanha
Heloant Abreu Silva de Souza
Juliana DeCastro
Ronaldo Balassiano

Autores convidados (em ordem alfabética):

Ana Destri
Arlete Scoz
Ivan Mendes
Ricardo Brandão de Oliveira
Rodolfo Guimarães Silva
Therbio Felipe M. Cezar
Tiago Piontekiewicz

Diagramação e Projeto Gráfico:

Milla Scramignon

Capa:

soualexandrerocha/stock.adobe.com

Editora:

Coppe-UFRJ

Autores dos trabalhos publicados nos Anais da Mostra Acadêmica (em ordem alfabética):

Ana Carolina Vollani
Andrea Souza Santos
André Correia Brandão
Camila de Almeida Teixeira
Carlos Alberto Cioce Sampaio
Ciro José Ribeiro de Moura
Fátima Priscila Morela Edra
Geisy Leopoldo Barbosa
Guilherme Pires Veiga Martins
Gustavo da Rosa Borges
José Carlos Assunção Belotto
Jose Julian Orjuela Sepúlveda
José Sabino
Kelly Cristine Panegalli Palhuk
Marcos Rosa Filho
Marina Leite de Barros Baltar
Rafael Machado Amorim
Roberta Giraldi Romano
Silvana Nakamori
Tarcísio Silva e Cunha
Victor Hugo Souza de Abreu

III Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: Governança para o desenvolvimento regional. Luiz Saldanha, Heloant Abreu Silva de Souza, Juliana DeCastro, Ronaldo Balassiano – Rio de Janeiro: Coppe-UFRJ, 2021.

195p.: 21 x 29,7cm

Inclui bibliografia
ISBN 978-85-285-0381-4

1.cicloturismo. 2.governança. 3.bicicleta. 4.turismo.
I. Saldanha, Luiz. II.Souza, Heloant Abreu Silva de. III.DeCastro, Juliana.
IV. Balassiano, Ronaldo.



ANAIS DA MOSTRA ACADÊMICA



OPORTUNIDADES E BARREIRAS PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO

Opportunities and barriers for the further the development of cycle tourism

Victor Hugo Souza de Abreu¹
Marina Leite de Barros Baltar²

Veja a transmissão desta apresentação em: youtu.be/F2mZhZzIF4A?t=4545

eBook completo: bit.ly/ebook_3edesc

Portal do Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: planet.com.br/edesc/

FORMATO PARA CITAÇÃO:

ABREU, V. H. S.; BALTAR, M. L. B. oportunidades e barreiras para o desenvolvimento do cicloturismo
In: **SALDANHA, L.; SOUZA, H. A. S.; DECASTRO, J.; BALASSIANO, R. (Orgs.) III Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: Governança para Desenvolvimento Regional. Rio de Janeiro: COPPE - UFRJ, 2021.**

¹ Doutorando do Programa de Engenharia de Transportes do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, e-mail: victor@pet.coppe.ufrj.br

² Doutoranda do Programa de Engenharia de Transportes do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, e-mail: mabaltar@pet.coppe.ufrj.br

RESUMO

O cicloturismo é considerado um nicho de mercado com potencial para aumentar a competitividade no mercado global de turismo e promover o desenvolvimento sustentável. No entanto, para se estabelecer como uma atividade sustentável amplamente difundida, as partes interessadas devem trabalhar em conjunto e adotar medidas de planejamento estratégico para melhorar a qualificação de infraestrutura e amenidades demandados pelos ciclistas. Nesse sentido, este artigo tem como objetivo identificar e descrever, por meio de revisão bibliográfica narrativa, as oportunidades e barreiras para o desenvolvimento do cicloturismo, bem como indicar propostas de minimização dos problemas encontrados. Os resultados aqui expressos indicam que o cicloturismo tem enorme potencial na promoção do desenvolvimento sustentável porque, entre outros benefícios, desenvolve o comércio local, oferece uma forma de impacto mínimo no meio ambiente e ajuda a reduzir o congestionamento do tráfego. Todavia, má segurança viária para ciclistas, infraestrutura inadequada e dificuldades associadas ao transporte de bicicletas nos serviços de transporte público, atualmente atuam como impedimentos ao desenvolvimento do cicloturismo. Com isso, claramente, para que as principais preocupações dos ciclistas sejam atendidas, é necessária uma resposta consistente e cooperativa das partes interessadas.

PALAVRAS-CHAVE: cicloturismo; oportunidades; barreiras; planejamento estratégico.

ABSTRACT

Cycle tourism is considered as a niche market with the potential to increase competitiveness in the global tourism market and promote sustainable development. However, to establish itself as a widespread sustainable activity, stakeholders must work together and adopt strategic planning measures to improve the provision of infrastructure and amenities required by cyclists. Thus, this paper aims to identify and describe, through narrative bibliographic review, the opportunities and barriers for the development of cycle tourism, as well as indicate proposals to minimize the problems encountered. The results expressed here indicate that cycle tourism has enormous potential in promoting sustainable development because, among other benefits, develops local commerce, offers a way of having a minimal impact on the environment and helps to reduce traffic congestion. However, poor traffic safety for cyclists, inadequate infrastructure and difficulties associated with transporting bicycles in public transport services, currently act as impediments to the development of cycle tourism. With that, clearly, so that the main concerns of cyclists are addressed, a consistent and cooperative response from stakeholders is required.

KEYWORDS: cycle tourism; opportunities; barriers; strategic planning.

1. INTRODUÇÃO

No passado, a relação entre transporte e turismo concentrava-se principalmente na atividade do transporte como um meio para atingir um fim, e não como um componente contextual da oferta turística, isto é, como um atrativo turístico, especialmente no destino (LUMSDON, 2000). Entretanto, com a introdução dos princípios do turismo sustentável sendo colocados em prática (BUTLER, 1999), atividades mais sustentáveis, como o cicloturismo, têm sido incentivadas para diminuir as duas formas de transporte mais poluentes e consumidoras de energia do mundo - o transporte aéreo e o veículo motorizado (GREENE; WEGENER, 1997).

Atualmente, o cicloturismo tem chamado atenção dos tomadores de decisão com funções relacionadas ao transporte e ao turismo devido à sua ampla gama de benefícios para promoção da sustentabilidade (LAMONT, 2009; PUCHER *et al.* 2010; RITCHIE *et al.*, 2010). O desenvolvimento dele é importante por diversas razões, tais como: (i) aprimorar o comércio local e ampliar oportunidades de negócios, principalmente nas áreas rurais; (ii) oferecer uma forma de turismo ambientalmente sustentável, com impacto reduzido no meio ambiente (redução de consumo de combustíveis fósseis e, conseqüentemente, de emissões de dióxido de carbono - CO₂, por exemplo); e (iii) ajudar a reduzir o congestionamento do tráfego (SUSTRANS, 1999; PUCHER *et al.*, 2010; HAN *et al.*, 2017). Essa modalidade de turismo permite que os viajantes desfrutem de uma experiência mais intimista com a cidade, visto que, ao pedalar, os turistas ficam em maior contato com seu entorno se comparado ao viajante em veículo motorizado (GONÇALVES JUNIOR *et al.*, 2016).

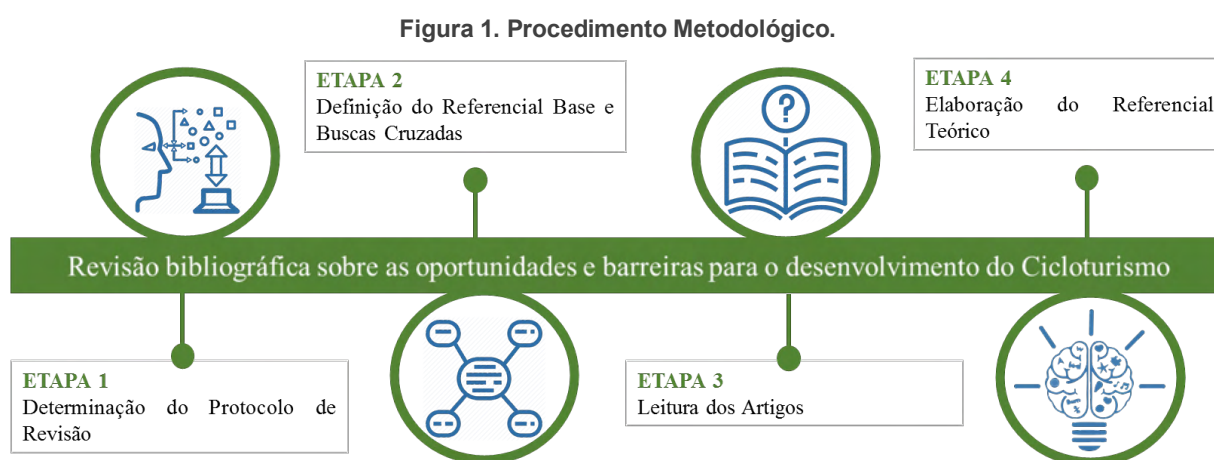
O cicloturismo tornou-se reconhecido como um nicho de mercado importante e crescente, com potencial para fornecer uma série de benefícios sociais, econômicos e ambientais às áreas turísticas e à comunidade em geral (RITCHIE, 1998; LUMSDON, 2000; FAULKS *et al.*, 2007; LUMSDON; MCGRATCH, 2011; LEE, 2014). Porém, sua promoção não envolve apenas a impressão e distribuição de mapas de ciclovias e inclusão de sinalização direcional. Para incentivar o cicloturismo, necessita-se que seja proposta uma abordagem cooperativa entre as partes interessadas, baseada no planejamento estratégico, que envolve investimentos em infraestrutura e segurança viária adequadas, além de integração modal (LAMONT; BUULTJENS, 2011; ABREU *et al.*, 2020). Isso porque, observar as necessidades e enxergar os pontos fortes e fracos a fim de buscar soluções, são essenciais no incentivo de um novo modo de turismo.

Nesse sentido, o artigo tem como objetivo identificar e descrever, por meio de uma revisão bibliográfica narrativa, algumas das principais oportunidades e barreiras para o desenvolvimento do cicloturismo, bem como indicar propostas de minimização dos problemas encontrados. Para alcançar seus objetivos, este estudo está organizado em cinco seções, conforme segue. Além dessa seção introdutória, na Seção 2, apresenta-se o procedimento metodológico. Na Seção 3, há a descrição do cicloturismo, bem como de suas oportunidades para alcançar o desenvolvimento

sustentável. Na Seção 4, são discutidas barreiras para desenvolvimento do cicloturismo e identificadas as medidas para minimizá-las. Finalmente, na Seção 5, apresenta-se as considerações finais.

2. PROCEDIMENTO METODOLÓGICO

O procedimento metodológico adotado na presente pesquisa consiste em uma revisão narrativa da literatura que está dividida em quatro etapas: (I) Determinação do Protocolo de Revisão; (II) Definição do Referencial Base e Buscas Cruzadas; (III) Leitura dos Artigos; e (IV) Elaboração do Referencial Teórico, conforme apresentado na Figura 1.



A primeira etapa, chamada de “Determinação do Protocolo de Revisão”, define 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 nas pesquisas realizadas foram considerados: (i) tempo de cobertura: todos os anos; e (ii) enquadramento com o objetivo proposto. E como critérios de qualificação tem-se: (i) a pesquisa apresenta uma revisão bibliográfica bem fundamentada? (ii) o estudo apresenta inovação técnica? (iii) as contribuições são discutidas? e (iv) os resultados e conclusões são consistentes com os objetivos estabelecidos? Destaca-se que, embora o presente artigo utilize esses critérios de qualificação, nos resultados não são expostas as limitações e lacunas de cada estudo, incluído no repositório de pesquisa, visto que não é o objeto desta pesquisa.

A segunda etapa, denominada como “Definição do Referencial Base e Buscas Cruzadas”, consiste nas buscas efetivas, que tem como referenciais base os trabalhos desenvolvidos por Lamont e Buultjens (2011) e por Gazzola *et al.* (2018). Estes trabalhos foram considerados pertinentes para iniciar as buscas por apresentarem objetivos compatíveis com o do presente artigo, serem citados com frequência na literatura (ou seja, apresentam expressiva relevância

científica) e terem sido publicados em periódicos com prestígio internacional (*Issues in Tourism e Sustainability*, respectivamente).

A partir destes estudos, foram realizadas buscas cruzadas, ou seja, incluídos estudos mencionados nos artigos adotados como base e, assim, desenvolvida uma rede de contribuição para investigação do problema, que se constituiu em 70 estudos sobre a temática. Destaca-se que nessa etapa aplica-se os critérios de inclusão para uma primeira triagem dos estudos. A terceira etapa, denominada como “Leitura dos Artigos”, consiste na análise completa dos artigos incluídos na triagem inicial e aplicação dos critérios de qualificação para triagem final dos estudos e, assim, determinação do repositório de pesquisa que contemplou a presença de 50 importantes estudos sobre o assunto. E, por fim, a quarta etapa, chamada de “Elaboração do Referencial Teórico”, consiste em uma pesquisa exploratória, aqui expressa na forma de artigo.

3. CICLOTURISMO COMO ATIVIDADE SUSTENTÁVEL

As transformações em curso na sociedade contemporânea, seja no âmbito social, econômico e/ou ambiental, são promotoras de novos comportamentos e atitudes relacionados à mobilidade urbana. No cenário do lazer e do turismo, estas transformações são caracterizadas principalmente pela ocupação do tempo livre e da necessidade de fuga do cotidiano (CAMPOS *et al.*, 2016). Partindo desses pressupostos, o cicloturismo tem sido considerado como atividade turística que promove a sustentabilidade (GAZZOLA *et al.*, 2018).

Ele refere-se ao turismo que envolve assistir ou participar de um evento de ciclismo ou participar de passeios de bicicleta independentes ou organizados (RITCHIE, 1998; BULL, 2006; RITCHIE *et al.*, 2010), na qual pedalar é parte significativa da experiência turística (ABREU *et al.*, 2020). Para Aguilar *et al.* (2008), o cicloturismo é uma atividade turística recreativa, que consiste em realizar percursos de bicicleta em setores urbanos ou rurais, dentro ou fora das rodovias, com interesse paisagístico, cultural e/ou ambiental. A viagem por cicloturismo pode durar de um dia a vários meses e percorrer desde uma comunidade do interior até vários países, além disso, o roteiro pode ser cumprido sozinho, em dupla, em família ou em grandes grupos.

O cicloturismo representa muito mais do que apenas uma forma eficiente e econômica de viagem (CAVALLARI, 2012), ele está se tornando uma atividade global de turismo sustentável mais popular do mundo (LAMONT, 2009; RITCHIE *et al.*, 2010; LEE, 2014; PUCHER *et al.*, 2010; HAN *et al.*, 2017), ou seja, impacta positivamente os três pilares do desenvolvimento sustentável que são: social, econômico e ambiental.

No campo social, alia saúde e bem-estar (RITCHIE *et al.*, 2010; LEE, 2014; DOBSON, 2015) e permite o contato com novas culturas (PUCHER *et al.*, 2010). O cicloturista se relaciona com as pessoas durante o caminho, o que torna de igual importância o percurso e o destino

(LAMONT, 2009), e a bicicleta apresenta oportunidades de conhecer destinos que ainda não estão sujeitos ao turismo de massa, podendo descobrir inclusive territórios intocados (FORMATO, 2009).

No campo econômico, esse tipo de atividade aumenta as taxas de ocupação do destino (oportunidades de emprego diretas, indiretas e induzidas) (GARRETT-PELTIER, 2011; PRIVITERA, 2011) e a competitividade e atratividade de áreas que estão à margem do turismo de massa (RITCHIE, 1998; HØYER, 2000; RITCHIE *et al.*, 2010), é econômico (CAVALLARI, 2012), favorece o desenvolvimento local (FAULKS *et al.*, 2007; KOCH, 2013; BEANLAND, 2013), diminui os custos de saúde para todo o sistema (BASSETT *et al.*, 2008) e reduz os congestionamentos (SUSTRANS, 1999). Além disso, cria diferentes perfis de emprego (guia de cicloturismo e gerente de mobilidade, por exemplo) que emergem para atender aos requisitos técnicos dos cicloturistas e suas necessidades para mobilidade (PRIVITERA, 2011).

No campo ambiental, impacta menos o meio ambiente do que o transporte motorizado (SUSTRANS, 1999; CHANG; CHANG, 2005) porque reduz a poluição, principalmente as emissões de CO₂ (LAMONT, 2009) e o consumo de combustíveis fósseis (SUSTRANS, 1999), cria uma rede de estradas verdes (WEARING; NEIL, 2009) e constitui-se em uma importante estratégia para a problemática da sazonalidade (CAVALLARI, 2012).

De maneira a sintetizar as informações anteriores, a Figura 2 apresenta alguns dos benefícios do cicloturismo para promoção do desenvolvimento sustentável.

Figura 2. Benefícios da adoção do cicloturismo no âmbito do desenvolvimento sustentável.



Fonte: Elaboração própria.

Cabe mencionar que, embora cada benefício indicado na Figura 2 esteja associado a um âmbito do desenvolvimento sustentável, ressalta-se que cada benefício pode estar intimamente ligado a mais de um âmbito. Por exemplo, tem-se a redução dos congestionamentos, que pode ser

associado: (i) a redução de gastos com combustível, sendo um aspecto econômico; (ii) a redução das emissões de CO₂, em virtude da redução do consumo de combustíveis fósseis, sendo um aspecto ambiental; e (iii) o melhoramento da qualidade de vida dos habitantes, em virtude do melhoramento da qualidade do ar, sendo um aspecto social.

Embora o cicloturismo apresente várias vantagens para promoção do desenvolvimento sustentável, ainda existem barreiras para que a atividade seja largamente difundida (LAMONT; BUULTJENS. 2011). Dessa forma, a próxima seção busca trazer o debate sobre o seu desenvolvimento por meio do planejamento estratégico.

4. BARREIRAS PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO

Como dito anteriormente, promover o cicloturismo e atrair ciclistas não é apenas uma questão de imprimir e distribuir mapas de ciclovias e erguer sinalização direcional, para uma real promoção torna-se necessário que seja proposta uma abordagem cooperativa entre as partes interessadas, baseada no planejamento estratégico, o que envolve investimentos em segurança, infraestrutura viária e integração modal (LAMONT; BUULTJENS. 2011). Salienta-se que as barreiras mencionadas neste trabalho não foram discutidas exaustivamente, por isto, não impedem o reconhecimento de outras.

Diversos autores afirmam que o nível de segurança percebido ao andar de bicicleta tem influência significativa na seleção de destinos dos adeptos ao cicloturismo (BEIOLY, 1995; RITCHIE, 1998; THULL; DE SPA, 2001; LAMONT, 2008; LUMSDON e PEETERS, 2009). Nesse sentido, são necessários investimentos em infraestrutura apropriada e segura (como ciclovias e estacionamento de bicicletas bem planejados) e a implementação de programas educacionais e de treinamento substanciais destinados a posicionar o ciclismo como um meio de transporte culturalmente aceito para facilitar o crescimento do cicloturismo (LAMONT; BUULTJENS. 2011). Uma outra medida que pode contribuir para aumentar os níveis de segurança dos ciclistas em vias públicas é a introdução de legislação que indicará um maior dever de atenção por parte dos motoristas (CYCLISTS TOURING CLUB, 2004). Como possíveis leis destinadas a aumentar a segurança viária, tem-se, por exemplo, a legalização da utilização de capacete para bicicletas, que podem ajudar a prevenir lesões na cabeça em quedas e colisões, e de limites de velocidade para veículos a motor (PUCHER *et al.* 2010). A segurança dos ciclistas engloba a conscientização de quais estradas podem ser consideradas perigosas para o ciclismo (LAMONT; CAUSLEY, 2010). Cabe ressaltar ainda que é notório que uma avaliação da qualidade, no âmbito da segurança, por parte da demanda (entrevistas com ciclistas, por exemplo) é a melhor estratégia para obtenção de informações quanto a segurança viária (LAMONT; BUULTJEN, 2011). Isso porque são eles quem estão diretamente envolvidos na atividade e conhecem, melhor do que qualquer outra parte interessada, as limitações e oportunidades que a atividade pode oferecer.

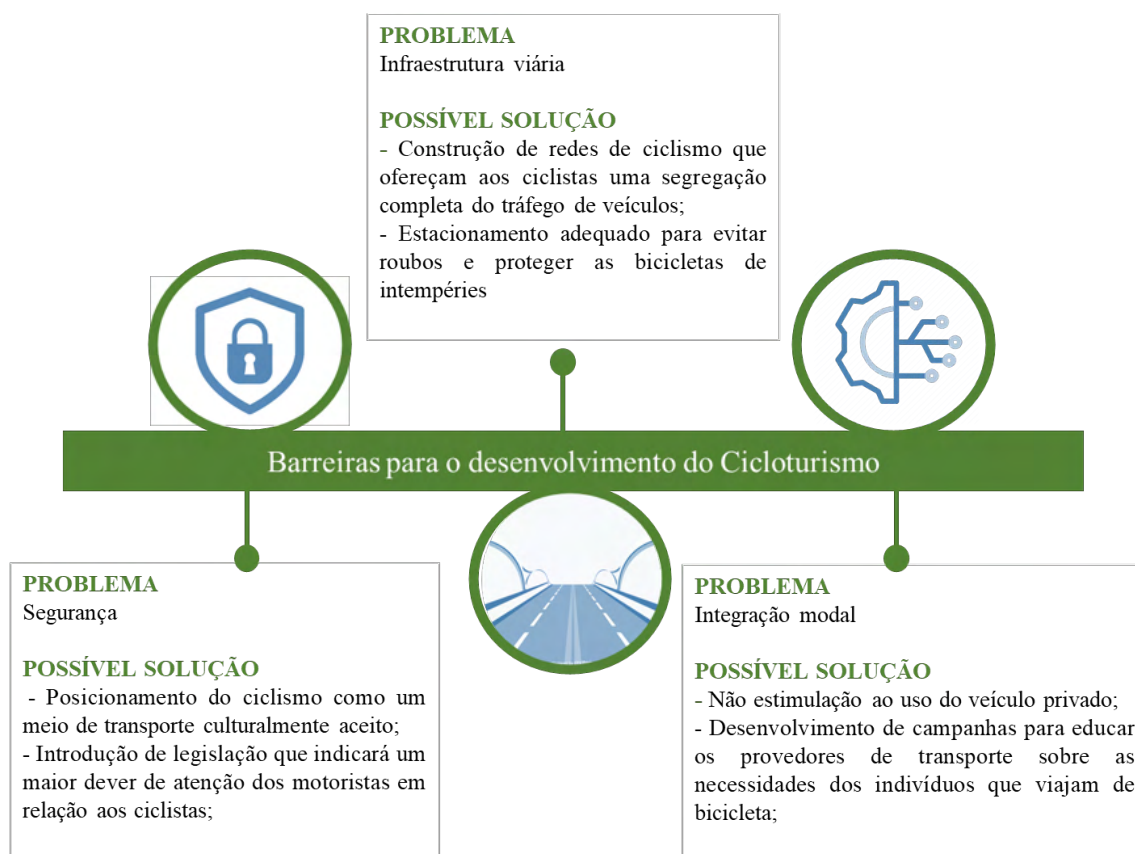
Também está clara a necessidade de uma infraestrutura física aprimorada ao ciclismo nas vias públicas (RITCHIE, 1998; LAMONT, 2009; LAMONT; BUULTJENS. 2011) com rotas bem planejadas (DOWNWARD; LUMSDON, 2011) para aumentar a segurança viária, facilitar seu acesso e torná-las mais atrativas (ABREU *et al.*, 2020). Isso se refere, por exemplo: (i) a utilização de amortecedores de separação para reduzir a possibilidade de os ciclistas serem forçados a situações perigosas decorrentes das condições da estrada; (ii) a instalação de bermas de estrada, que são faixas longitudinais pavimentadas, contíguas e não destinadas ao uso de automóveis senão em circunstâncias excepcionais, adequadamente amplas e com largura suficiente para segurança dos ciclistas; ou (iii) construção de redes de ciclismo que ofereçam aos praticantes uma segregação completa do tráfego de veículos (LAMONT; BUULTJENS. 2011). Também é importante observar atributos naturais, aspectos socioculturais, associações simbólicas e, em muitos casos, uma ênfase temática em relação à definição das rotas (JEFFERSON; LICKORISH, 1991; DOWNWARD; LUMSDON, 2011), de modo a torná-las mais atrativas aos ciclistas. Dessa forma, deve-se entender as diferentes motivações daqueles que se envolvem e dedicam a essa atividade para observar os diferentes comportamentos e preferências de viagem (RITCHIE *et al.*, 2010). Indica-se ainda a necessidade da disponibilidade de supermercados, restaurantes, oficinas de aluguel e reparação de bicicletas e locais para se hospedar ao longo das principais rotas, de modo a atender as necessidades dos ciclistas (LEE, 2014). Há ainda consenso sobre a necessidade de oferecer estacionamento adequado para as bicicletas - especialmente no quesito segurança para evitar roubos e protegê-las de intempéries (LITMAN, 2009; PUCHER, 2008). Além disso, o incentivo a utilização de trilhas ferroviárias, isto é, trilhas multiuso de longa distância construídas em corredores ferroviários fora de uso, é uma opção valiosa devido à melhora da segurança dos ciclistas e do atrativo turístico valioso (BEETON, 2003; BEETON, 2006). Ademais, essas rotas normalmente são livres de tráfego e, conseqüentemente, de poluição ambiental (atmosférica, sonora e visual) emitida pelos veículos a motor, portanto trazem maiores benefícios para a saúde dos praticantes.

Dado que os ciclistas tendem a preferir a familiaridade de usar sua própria bicicleta em vez de alugar uma na chegada ao destino (SIMONSEN; JORGENSON, 1998), outra área que requer atenção são os sistemas integrados para o transporte delas. O cicloturismo pode levar a um aumento nas viagens de carro se não forem fornecidos serviços de transporte convenientes e ecológicos para o transporte de bicicletas (CHEN; CHENG, 2014). Portanto, os serviços de transporte aéreo, de ônibus e ferroviário são muito importantes para o cicloturismo. Isso porque representam elos cruciais que facilitam o movimento de ciclistas independentes ao longo de rotas de tráfego (LEIPER, 2004). Nesse sentido, são necessárias campanhas para educar os provedores de transporte sobre as necessidades dos indivíduos que viajam de bicicleta, a fim de anular esse impedimento ao desenvolvimento do cicloturismo (LAMONT; BUULTJENS. 2011). Partindo-se desse pressuposto, é importante que os órgãos públicos introduzam políticas mais afinadas com as

necessidades dos ciclistas junto às companhias aéreas, de ônibus e ferroviárias. As empresas privadas também podem ser incentivadas a incorporar políticas favoráveis ao ciclista por meio da persuasão, incentivos fiscais e como parte de seus requisitos de licenciamento. Por fim, destaca-se que quando é feito um planejamento do transporte público para o cicloturismo, a intermodalidade contribui significativamente para os ganhos ambientais de longo prazo associados (LUMSDON 2000). Portanto, projetar e fornecer um serviço de transporte público que não agride o meio ambiente, aceito pelos ciclistas, é de considerável importância para sustentabilidade nas redes de transporte (CHEN; CHENG, 2014).

Assim como realizado para as oportunidades, a Figura 3 busca sintetizar os desafios, bem como algumas das possíveis estratégias de melhoria do problema.

Figura 3. Desafios da adoção do cicloturismo como atividade amplamente difundida.



Fonte: Elaboração própria.

Portanto, com tudo que foi abordado na presente seção, fica claro que a cooperação das partes interessadas e soluções relativas à segurança, acesso e infraestrutura viária são fundamentais para que todos os benefícios sejam alcançados. Isto é, para que as principais preocupações dos ciclistas sejam atendidas, é necessária uma resposta consistente e cooperativa das partes interessadas (LAMONT; BUULTJENS. 2011; ABREU *et al.*, 2020).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O cicloturismo é um nicho de mercado turístico com significativo potencial de crescimento e atualmente recebe substancial atenção de pesquisadores, profissionais e formuladores de políticas públicas interessados no planejamento e gerenciamento de opções de turismo mais sustentáveis.

Entretanto, para que essa atividade seja amplamente difundida é necessário que suas barreiras sejam vencidas. Nesse sentido, este artigo teve como objetivo identificar e discutir, por meio de uma revisão narrativa da literatura, as oportunidades e barreiras para o desenvolvimento do cicloturismo, bem como propor ideias de minimização das barreiras identificadas.

Os resultados da revisão bibliográfica indicam que o cicloturismo tem enorme potencial na promoção do desenvolvimento sustentável porque, entre outros benéficos, desenvolve o comércio local, apresenta impacto mínimo no meio ambiente e ajuda a reduzir o congestionamento do tráfego. Todavia, problemas na segurança viária para os ciclistas, infraestrutura inadequada e dificuldades associadas ao transporte de bicicletas nos serviços de transporte público são, atualmente, impedimentos ao desenvolvimento dessa atividade.

Conforme a exposição da narrativa, nota-se a existência de uma série de aspectos que podem facilitar as experiências do cicloturismo e enfatiza-se a necessidade de coordenação entre todas as partes interessadas no desenvolvimento e na vinculação de estratégias e políticas de disseminação dessa atividade.

Nesse sentido, este artigo serve ao debate sobre a importância de estudos que tratam da identificação das oportunidades e barreiras para o desenvolvimento do cicloturismo, bem como auxilia os tomadores de decisão de transportes e turismo sobre os rumos que precisam tomar para o desenvolvimento do cicloturismo. Destaca-se ainda que as oportunidades e barreiras aqui discutidas não excluem a existência de outras de igual importância que possam ter ficado de fora dessas considerações.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, V. H. S.; BALTAR, M. L. B.; SANTOS, A. S. Segurança Viária no Âmbito do Cicloturismo.34º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET, 2020.

AGUILAR, V.; RIVAS, H.; GONZALEZ, R. Glosario de términos técnicos relacionados con la actividad turística habitualmente empleados en Chile. Boletín Turístico (1). 67p, 2008.

BASSETT, D. R.; PUCHER, J.; BUEHLER, R.; THOMPSON, D. L.; CROUTER, S. E. Walking, Cycling, and Obesity Rates in Europe, North America, and Australia. *Journal of Physical Activity and Health*, v. 5, n. 6, p. 795–814, 2008.

BEANLAND, A. Cycle tourism for sustainable rural development: Understanding and interpreting lessons from Europe. A Report of a Winston Churchill Traveling Fellowship 2013, 2013.

BEIOLEY, S. On yer bike—cycling and tourism, Insights. London. English Tourist Board, B-17/31, 1995.

- BEETON, S. An economic analysis of rail trails in Victoria, Australia. La Trobe University, 2003. Disponível em: <http://www.latrobe.edu.au/bus/Rail%20Trails%20Report.pdf>
- BEETON, S. Regional communities and cycling: The case of the Murray to the Mountains Rail Trail, Victoria, Australia. Austrália, 2006. Disponível em: <http://www.latrobe.edu.au/tourism/assets/downloads/research/rail-trails.pdf>
- BULL, C. Racing cyclists as sport tourists: the experiences and behaviours of a case study group of cyclists in East Kent, England. *Journal of Sport and Tourism*, vol. 11, n.º 3/4, p. 259–274, 2006. doi: 10.1080/14775080701400927
- BUTLER, R. W. Sustainable tourism: State of the art review. *Tourism Geographies*, vol. 1, n.º 1, p. 7–25, 1999. doi:10.1080/14616689908721291
- CAMPOS, A. C.; SANTOS, C. A. J., & ALVES, L. A. C. Cicloturismo: mobilidade urbana e valorização do turismo da cidade de Aracaju – Sergipe. *Revista de Direito da Cidade*, v. 8, n. 4, p. 1800-1825, 2016. doi:10.12957/rdc.2016.22642.
- CAVALLARI, G. Manual de mountain bike & cicloturismo. São Paulo: Kalapalo, 2012.
- CHANG, H. L.; CHANG, H. W. Comparison between the differences of recreational cyclists in national scenic bikeway and local bike lane. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, vol. 6, p. 2178–2193, 2005. doi: 10.11175/easts.6.2178
- CHEN, C. F.; CHENG, W. C. Sustainability SI: exploring heterogeneity in cycle tourists' preferences for an integrated bike-rail transport service. *Networks and Spatial Economics*, v.16, n.1, p. 83–97, 2014. doi:10.1007/s11067-014-9224-z
- CYCLISTS TOURING CLUB. Cyclists touring club policy handbook, 2004. Disponível em: http://www.ctc.org.uk/resources/Campaigns/PolicyHandbook_March_2004.doc
- DOBSON, S. Urban translations: Regeneration through the lens of actor-networking. *Local Economy*, v. 30, n. 8, p. 944–960, 2015. doi:10.1177/0269094215604126
- DOWNWARD, Paul; LUMSDON, Les. The development of recreational cycle routes: An evaluation of user needs. *Managing Leisure*, v. 6, n. 1, p. 50-60, 2001. doi:10.1080/13606710010026368
- FAULKS, P., RITCHIE, B. W., & FLUKER, M. Cycle tourism in Australia: An investigation into its size and scope. Gold Coast: Sustainable Tourism Cooperative Research Centre, 2007.
- FORMATO, R. Cicloturismo: Strategie di sviluppo e benefici per le destinazioni turistiche. Edizioni Scientifiche Italiane: Napoli, Italy, 2009.
- GARRETT-PELTIER, H. Pedestrian and bicycle infrastructure: A national study of employment impacts. Political Economy Research Institute: Amherst, MA, USA, 2011. Disponível em: https://www.peri.umass.edu/fileadmin/pdf/published_study/PERI_ABikes_June2011.pdf
- GAZZOLA, P., PAVIONE, E., GRECHI, D., & OSSOLA, P. 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*, v. 10, n. 6, p. 1863, 2018. doi:10.3390/su10061863
- GREENE, D. L., & WEGENER, M. Sustainable transport. *Journal of Transport Geography*, v. 5, n. 3, p. 177–190, 1997. doi: 10.1016/S0966-6923(97)00013-6

- GONÇALVES JÚNIOR, L.; CORRÊA, D. A.; CARMO, C. S.; & ARÉVALO, S. T. Diários de una bicicleta: procesos educativos vivenciados en la Ruta de las Emociones. *Estúdios pedagógicos*, v. 42, n. 1, p. 323-337, 2016. doi:10.4067/S0718-07052016000100021
- HAN, H., MENG, B., & KIM, W. Emerging bicycle tourism and the theory of planned behavior. *Journal of Sustainable Tourism*, v. 25, n. 2, p. 292–309, 2016. doi:10.1080/09669582.2016.1202955
- HØYER, K. G. Sustainable tourism or sustainable mobility? The Norwegian case. *Journal of Sustainable Tourism*, v. 8, p. 147–160, 2000. doi:10.1080/09669580008667354
- JEFFERSON, A.; LICKORISH, L. *Marketing tourism: a practical guide*. London, Longman, 1991.
- KOCH, K. Bicycle tourism in Hungary. *Applied Studies in Agribusiness and Commerce*, vol. 7, p. 67-72, 2013. doi:10.19041/APSTRACT/2013/1/12
- LAMONT, M., & BUULTJENS, J. Putting the brakes on: impediments to the development of independent cycle tourism in Australia. *Current Issues in Tourism*, vol. 14, n.º 1, p. 57–78, 2011. doi:10.1080/13683500903250799
- LAMONT, M., & CAUSLEY, K. Guiding the way: Exploring cycle tourists' needs and preferences for cycling route maps and signage. *Annals of Leisure Research*, vol. 13, n.º 3, p. 497–522, 2010. doi:10.1080/11745398.2010.9686860
- LAMONT, M. Reinventing the wheel: a definitional discussion of bicycle tourism. *Journal of Sport & Tourism*, vol. 14, n.º 1, p. 5–23, 2009. doi:10.1080/14775080902847363
- LAMONT, M. *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, 2008. Disponível em: <https://researchportal.scu.edu.au/esploro/outputs/conferencePaper/Wheels-of-change-a-model-of-whole-tourism-systems-for-independent-bicycle-tourism/991012821431102368>
- LEE, C. F. An investigation of factors determining cycling experience and frequency. *Tourism Geographies*, vol. 16, n.º 5, p. 844-862, 2014. doi:10.1080/14616688.2014.927524
- LEIPER, N. *Tourism management*. Frenchs Forest, NSW: Pearson Education Australia, 2004.
- LITMAN, T. *Bicycle parking, storage, and changing facilities*, 2009. Disponível em: <http://www.vtppi.org/tdm/tdm85.htm>.
- LUMSDON, L. Transport and tourism: cycle tourism – a model for sustainable development? *Journal of Sustainable Tourism*, vol. 8, n.º 5, p. 361–377, 2000. doi:10.1080/09669580008667373
- LUMSDON, L., & MCGRATCH, P. Developing a conceptual framework for slow travel: a grounded theory approach. *Journal of Sustainable Tourism*, vol. 19, n.º 3, p. 256–279, 2011. doi:10.1080/09669582.2010.519438
- LUMSDON, L.; & PEETERS, P. *The European cycle route network EnroVelo: Challenges and opportunities for sustainable tourism*. European Parliament, 2009. Disponível em: http://www.ecf.com/files/2/8/EuroVelo_EN.pdf
- PRIVITERA, D. I. Parchi e il cicloturismo: Integrazione strategica per lo sviluppo locale. *Agribus. Paesaggio Ambient*, vol. 14, p. 184–190, 2011.
- PUCHER, J. Bike parking. *Momentum*, vol. 36, p. 30–33, 2008.

- PUCHER, J., DILL, J., & HANDY, S. Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review. *Preventive Medicine*, vol. 50, p. S106–S125, 2010. doi:10.1016/j.ypmed.2009.07.028
- RITCHIE, B. W. Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues. *Tourism Management*, vol. 19, n.º 6, p. 567–582, 1998. doi:10.1016/s0261-5177(98)00063-6
- RITCHIE, B. W., TKACZYNSKI, A., & FAULKS, P. Understanding the motivation and travel behavior of cycle tourists using involvement profiles. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, vol. 27, n.º 4, p. 409-425, 2010. doi:10.1080/10548408.2010.481582
- SIMONSEN, P., & JORGENSON, B. Cycle tourism: An economic and environmental sustainable form of tourism? Unit of Tourism Research, Research Centre of Bornholm. 1998. Disponível em: http://www.crt.dk/media/Cycling_tourism.pdf
- SUSTRANS. Cycle tourism TT21. Sustrans, Bristol, 1999.
- THULL, J.P., & DE SPA, P. Development of an off-road cycle trail in Canterbury, New Zealand. New Zealand Cycling Conference 2001: Transport for living, Christchurch, 2001.
- WEARING, S., & NEIL, J. Ecotourism: impacts, potentials and possibilities? Routledge: London, UK, 2009. Disponível em: http://repo.lib.sab.ac.lk:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/1318/9780080940182_webpdf-1-10.pdf?sequence=1&isAllowed=y