



**Ana Maria Vieira
Maldonado Ferreira
Malta**

**Potencialidades do turismo ciclável na Eurocidade
Chaves-Verín**



**Ana Maria Vieira
Maldonado Ferreira
Malta**

**Potencialidades do turismo ciclável na Eurocidade
Chaves-Verín**

Dissertação apresentada à Universidade de Aveiro para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Gestão e Planeamento em Turismo, realizada sob a orientação científica da Doutora Zélia Maria de Jesus Breda, Professora Auxiliar do Departamento de Economia, Gestão, Engenharia Industrial e Turismo da Universidade de Aveiro e coorientação científica da Doutora Ana Filipa Fernandes Aguiar Brandão, Professora Auxiliar Convidada do Departamento de Economia, Gestão, Engenharia Industrial e Turismo da Universidade de Aveiro

“A nossa personalidade deve ser indevassável, mesmo por nós próprios: daí o nosso dever de sonharmos sempre [...]” – Fernando Pessoa, in “Livro do Desassos”

o júri

presidente

Prof. Doutor Rui Augusto da Costa
professor auxiliar da Universidade de Aveiro

Prof.^a Doutora Sara Margarida Alpendre Diogo
professora auxiliar convidada da Universidade de Aveiro

Prof.^a Doutora Zélia Maria de Jesus Breda
professora auxiliar da Universidade de Aveiro

agradecimentos

Gostaria de agradecer a todas as pessoas e entidades envolvidas por terem considerado que este trabalho poderia ir mais longe e me deram força para acreditar que conseguiria abordar a temática transfronteiriça e ciclável.

Antes de mais, gostaria de agradecer a toda a minha família que me deu apoio incondicional nesta fase – aos meus pais, ao meu irmão, à minha tia e à minha avó – que me deram o apoio para concluir este mestrado, e a todos os meus primos que me incentivaram.

Queria deixar um profundo agradecimento a todos os meus amigos e companheiros incansáveis de biblioteca que não me deixaram desistir e me deram motivação todos os dias para continuar nesta batalha.

No contexto académico, queria gratificar a minha orientadora Zélia Breda e a minha coorientadora Filipa Brandão por me darem a orientação e força necessária para este trabalho e gostaria também de agradecer a todos os meus professores pelos ensinamentos que me transmitiram ao longo do meu percurso académico, que foram vitais para a realização desta dissertação.

No contexto do estágio realizado na IDTOUR, Unique Solutions, gostaria de agradecer a quem acompanhou de perto o meu trabalho e a todos os colaboradores pela ajuda, disponibilidade e conhecimentos que me transmitiram, pois foram essenciais para conhecer melhor o mundo empresarial.

A todas as entidades que foram entrevistadas e me ajudaram a ir mais além o meu agradecimento à Eurocidade Chaves-Verín AECT, à Câmara Municipal de Chaves, ao BTT Clube de Chaves, ao Turismo Porto e Norte de Portugal, ao Turismo da Galiza, à empresa Bike Tours Portugal e à Bikotel.

palavras-chave

Potencialidades, turismo ciclável, bicicleta, percursos e rotas cicláveis, ciclovias, cooperação transfronteiriça, Eurocidade Chaves-Verín

resumo

A associação do turismo à utilização da bicicleta, hoje em dia, demonstra a sua crescente importância, especialmente em países com uma forte cultura da bicicleta. Assim, o turismo ciclável consegue ser uma atividade que possui um grande potencial turístico e de dinamização do território. Neste trabalho, o território em análise é a Eurocidade Chaves-Verín, símbolo pioneiro da cooperação transfronteiriça na Península Ibérica, onde dois municípios de dois países diferentes (Portugal e Espanha) trabalham conjuntamente para reforçar a coesão económica e social nos seus vários domínios. Assim, o presente trabalho propõe-se a identificar quais as potencialidades do turismo ciclável na Eurocidade Chaves-Verín, focando-se em vários pontos: percursos e rotas cicláveis, alojamento e restauração, atividades e eventos, e entidades *bike-friendly*, tendo a revisão da literatura centrado-se nas temáticas do turismo ciclável e componente transfronteiriça. O trabalho empírico assumiu um carácter qualitativo, envolvendo a análise de conteúdo de entrevistas a entidades conhecedoras do território ou da temática da bicicleta e do seu mercado, com recurso ao software WebQDA, e de brochuras turísticas da Eurocidade Chaves-Verín, de modo a perceber qual a importância dada à componente ciclável pelo território ao seu público. Os resultados revelam existir uma importância percebida pelas entidades competentes para o fenómeno do turismo ciclável, bem como as capacidades que o território tem para a prática do mesmo, no entanto, ainda existem vários caminhos a serem traçados, especialmente na componente do alojamento e restauração e a integração de entidades *bike-friendly* que têm conhecimento do mercado ciclável.

keywords

Cycle tourism, bicycle, bike touring routes, cross-border cooperation, Chaves-Verín Eurocity

abstract

The association of tourism with cycling nowadays demonstrates its growing importance, especially in countries with a strong bicycle culture. Thus, cycling tourism can be an activity that has a great potential for tourism development and dynamization of the territory. In this work, the territory under analysis is the Chaves-Verín Eurocity, a pioneering symbol of cross-border cooperation in the Iberian Peninsula, where two municipalities from two different countries (Portugal and Spain) work together to strengthen economic and social cohesion in various fields. This work aims to identify the potential of cycling tourism in the Chaves-Verín Eurocity, focusing on several points: cycling routes, bike-friendly: accommodation and restaurants, activities and events, and entities, having the literature review been focused on the themes of cycling tourism and cross-border cooperation. The empirical work was qualitative investigation, involving the content analysis of interviews with knowledgeable entities of the territory or on the theme of cycle tourism, using the WebQDA software, and tourist brochures of the Chaves-Verín Eurocity, in order to perceive the importance given to cycle tourism in the territory. The results show that there is a perceived importance of cycle tourism given by the competent entities, as well as the capacities that the territory has for its practice, however, there are still several paths to be traced, especially in the accommodation and restaurants sectors and the integration of bike-friendly entities that have knowledge of the cycling market.

Índice

Capítulo 1.	Introdução.....	1
1.1.	Tema de investigação e sua relevância.....	1
1.2.	Objetivos e metodologia.....	4
1.3.	Estrutura do trabalho	5
Capítulo 2.	Turismo ciclável.....	7
2.1.	Introdução.....	7
2.2.	Turismo e transportes – Enfoque na bicicleta	7
2.3.	Conceito de turismo ciclável	11
2.4.	Turismo ciclável como promotor do desenvolvimento de destinos	15
2.4.1.	Principais benefícios do turismo ciclável.....	15
2.4.2.	Importância das redes de cooperação.....	19
2.4.3.	Fatores de sucesso num destino.....	26
2.5.	Facilitadores do turismo ciclável.....	28
2.6.	Diversidade da procura relacionada com o turismo ciclável.....	37
2.7.	Conclusão	47
Capítulo 3.	Turismo e cooperação transfronteiriça	49
3.1.	Introdução.....	49
3.2.	A importância das fronteiras e o seu poder de atração.....	49
3.3.	As regiões transfronteiriças e o desenvolvimento do turismo.....	53
3.4.	Conceito de turismo associado à componente transfronteiriça	57
3.5.	Importância da cooperação transfronteiriça para o desenvolvimento do turismo.....	59
3.6.	Conclusão	61
Capítulo 4.	Metodologia	63
4.1.	Introdução.....	63
4.2.	Abordagem metodológica do estudo	63
4.3.	Recolha e análise de dados.....	67
4.3.1.	Dados primários: Inquérito por entrevista.....	67
4.3.2.	Recolha de dados secundários: Brochuras turísticas	72
4.4.	Conclusão	73
Capítulo 5.	A Eurocidade Chaves-Verín.....	75
5.1.	Introdução.....	75
5.2.	Enquadramento geral.....	75
5.3.	Enquadramento político-administrativo	78
5.3.1.	Percursos cicláveis e rotas temáticas.....	83
5.3.2.	Alojamento e restauração	96

5.3.3.	Atividades e eventos.....	99
5.3.4.	Entidades <i>bike-friendly</i>	101
5.4.	Conclusão	102
Capítulo 6.	Potencialidades da Eurocidade Chaves-Verín para a prática de turismo ciclável	103
6.1.	Introdução.....	103
6.2.	Casos de estudo	103
6.2.1.	Rede Eurovelo	103
6.2.2.	Rota Pirinexus	105
6.3.	Programa para o desenvolvimento do turismo ciclável.....	106
6.3.1.	Fase 1: Resultado das entrevistas	106
6.3.1.1.	Destino transfronteiriço.....	106
6.3.1.2.	Turismo ciclável.....	109
6.3.1.2.1.	Potencialidades.....	109
6.3.1.2.2.	Bicicleta.....	114
6.3.1.2.3.	Importância das parcerias.....	117
6.3.1.2.4.	Tipologia dos turistas cicláveis	117
6.3.1.2.5.	Barreiras	119
6.3.1.2.6.	Promoção.....	120
6.3.2.	Fase 2: Proposta de boas práticas	122
6.3.2.1.	Percursos cicláveis	122
6.3.2.2.	Alojamento e restauração	130
6.3.2.3.	Atividades e eventos.....	131
6.3.2.4.	Entidades <i>bikefriendly</i>	132
6.4.	Conclusão	133
Capítulo 7.	Conclusão	135
7.1.	Principais conclusões	135
7.2.	Contributos	138
7.3.	Limitações	139
7.4.	Sugestões para trabalhos futuros	140
	Referências bibliográficas	141
	APÊNDICES	166
	ANEXOS	181

Índice de Figuras

Figura 1 – Diferentes tipos de turismo	1
Figura 2 - Sistematização global da estrutura do trabalho	5
Figura 3 – Resultados do Barómetro do Ciclismo (2015) pela ECF.....	9
Figura 4 – Motivos de incentivo à aquisição de uma bicicleta ou à sua utilização mais frequente	10
Figura 5 – Junção da bicicleta e do fenómeno do turismo	12
Figura 6 – Utilização da bicicleta – prática recreativa <i>versus</i> prática desportiva.....	15
Figura 7 – A agenda da mobilidade ativa.....	16
Figura 8 – Benefícios do ciclismo na União Europeia.....	17
Figura 9 - Peso da bicicleta na repartição modal na repartição de transportes por região	19
Figura 10 – Diferenças entre cooperação, coordenação e colaboração.....	20
Figura 11 - Turismo ciclável enquanto produto	22
Figura 12 – Importância de infraestruturas básicas para a bicicleta num destino urbano	23
Figura 13 – Importância das redes de cooperação no destino	24
Figura 14 – Modelo de Inskeep.....	25
Figura 15 – Fatores críticos de sucesso	26
Figura 16 - Serviços de visitantes e atrações no destino	28
Figura 17 – Tipologia de percursos cicláveis.....	31
Figura 18 - Tipos de estradas frequentadas pelos turistas cicláveis	32
Figura 19 - Políticas, medidas e ações consideradas necessárias para a melhoria das condições cicláveis.....	32
Figura 20 - Definições oficiais dos três tipos de vias possíveis	33
Figura 21 - Distribuição indicativa de utilizações, em partes mais amplas da zona da linha férrea (12-20 metros).....	34
Figura 22 - Distribuição indicativa de utilizações, em partes estreitas da zona da linha férrea (8-12 metros).....	34
Figura 23 - Sinalizações nas vias acima identificadas	34
Figura 24 – Exemplos de estacionamento para bicicletas	37
Figura 25 - Diversidade na utilização da bicicleta	39
Figura 26 - Gastos por pessoa e por estadia dos segmentos de turismo e ciclismo de lazer	41
Figura 27 - Pirâmide de objetivos para um destino ciclável	42
Figura 28 - Viagens organizadas e viagens auto-guiadas.....	43
Figura 29 – Modelo de Plog.....	44
Figura 30 - Dimensões do turismo ciclável.....	45
Figura 31 - Tipologia das modalidades	46
Figura 32 - Exemplos de tipos de bicicletas segundo a modalidade praticada.....	47

Figura 33 - Elementos a ter em conta ao se estudar uma região transfronteiriça	55
Figura 34 – Níveis de parcerias transfronteiriças no turismo.....	56
Figura 35 – Tipos de entrevista	64
Figura 36 - Fases da do processo das entrevistas	67
Figura 37 - Categoria do entrevistado	68
Figura 38 - Localização das entidades	68
Figura 39 - Esquematização dos códigos das entrevistas.....	71
Figura 40 - Localização geográfica da Eurocidade Chaves-Verín.....	75
Figura 41 - Regiões pertencentes da Eurocidade Chaves-Verín	76
Figura 42 - Tempo de distância dos pólos mais importantes de Portugal e Espanha até à Eurocidade Chaves-Verín	77
Figura 43 – Benefícios da AECT junto dos parceiros.....	78
Figura 44 - Nível de abrangência das rotas/percursos que estão associados ao turismo ciclável 85	
Figura 45 - Indicações do que visitar na Ecovia do Tâmega.....	93
Figura 46 - Estabelecimentos de alojamento na Eurocidade Chaves-Verín.....	97
Figura 47 - Localização das principais unidades de alojamento	97
Figura 48 - Estabelecimentos de restauração e similares na Eurocidade Chaves-Verín	98
Figura 49 - 1ª etapa (Chaves – Montalegre).....	100
Figura 50 - 2ª etapa (Montalegre – Chaves).....	100
Figura 51 - Passeio de BTT Curalha	100
Figura 52 - Rota transfronteiriça entre Espanha e França – Pirinexus	105
Figura 53 - Matriz relativa ao “Destino Transfronteiriço” X “Categoria do entrevistado”	108
Figura 54 - Matriz relativa à “bicicleta” x “categoria do entrevistado”	116
Figura 55 - Matriz relativa às “motivações” x “categoria do entrevistado”	119
Figura 56 - Matriz relativa às “barreiras” x “categoria do entrevistado”	120
Figura 57 - Nuvem de palavras gerada pelo software WebQDA, com número de palavras igual a 100 e mínimo de 5 caracteres	121
Figura 58 - Top 10 de palavras mais frequentes nas entrevistas	122
Figura 59 - Serviços turísticos na Pirinexus.....	124
Figura 60 - Algumas das recomendações para o estacionamento da bicicleta.....	125
Figura 61 - Suportes que devem ser evitados.....	126
Figura 62 - Suporte Sheffield	126
Figura 63 - Ambiente propício ao desenvolvimento sustentável do Turismo ciclável na Eurocidade Chaves-Verín	133

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Algumas das definições relativas ao turismo ciclável, segundo diversos autores.....	13
Tabela 2 – Fatores que facilitam as experiências de turismo de bicicleta.....	30
Tabela 3 - Exemplos de metodologias em estudos interligados ao turismo ciclável	65
Tabela 4 - Principais características das entrevistas.....	69
Tabela 5 – Tempo aproximado das entrevistas e média global do tempo das entrevistas	69
Tabela 6 – Explicação do guião das entrevistas	70
Tabela 7 - Redes Europeias de Cooperação de qual a Eurocidade Chaves-Verín integra	79
Tabela 8 - Potencialidades dos lagares rupestres para o turismo ciclável.....	82
Tabela 9 - Potencialidades da arqueologia para o turismo ciclável.....	83
Tabela 10 - Itinerário Rota da Ciclovía de Chaves	86
Tabela 11 - Itinerário Rota Urbana de Chaves	87
Tabela 12 - Itinerário Rota Urbana de Vidago	87
Tabela 13 - Itinerário Rota Urbana de Verín.....	88
Tabela 14 - Itinerário Senda do Tâmega	89
Tabela 15 - Itinerário Rota das Nascentes de Verín.....	89
Tabela 16 - Itinerário: Rota do “Pozo do Demo”	90
Tabela 17 - Itinerário Rota Termal e da Água.....	91
Tabela 18 - Itinerário Ecovia do Tâmega e Rota Chaves-Vidago.....	92
Tabela 19 - Itinerário Rota BTT Fortalezas da Raia	93
Tabela 20 - Itinerário Caminho Interior de Santiago em Chaves-Verín	94
Tabela 21 - Rotas cicloturísticas Verín-Monterrei	96
Tabela 22 - Matriz relativa ao “turismo ciclável” x “categoria do entrevistado”.....	114
Tabela 23 - Sistemas de contagem automática mais importantes para o turismo ciclável.....	128

Lista de Abreviaturas

AEBR – Associação das Regiões Fronteiriças Europeias

AECT – Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial

AECT-ECV – Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial Eurocidade Chaves-Verín

AIMRD – Associação Ibérica de Municípios Ribeirinhos do Douro

AM – *All mountain*

ARFE – Associação Europeia das Regiões Fronteiriças

BTT – Bicicleta todo-o-terreno

CCDR-N – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

CEE – Comunidade Económica Europeia

CEER – Centro de Estudos Euro-regionais

CPHC – Casa do Pessoal do Hospital de Chaves

CTIA-RT – Centro Transfronteiriço de Interpretação Ambiental do Rio Tâmega

DJ – *Dirt jump*

EUA – Estados Unidos da América

ECF – *European Cyclists' Federation* (Federação Europeia de Ciclistas)

ECT – *European Territorial Cooperation*

FPCUB - Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicletas

FR – *Freeride*

GIT-AAA – Gabinete de Iniciativas Transfronteiriças Alentejo-Algarve-Andaluzia

IFDR – Instituto Financeiro para o Desenvolvimento Regional

MTB – *Mountain Bike*

NECC – *National Eurovelo Coordination Centres*

NUT – Numenclatura de Unidade Territorial para Fins Estatísticos

OECD – Organização Económica para a Cooperação e Desenvolvimento

PIB – Produto Interno Bruto

POTCEP – Programa Operacional de Cooperação Transfronteiriça Espanha-Portugal

RIET – Rede Ibérica de Entidades Transfronteiriças

UE – União Europeia

UCI – *Union Cycle Internationale*

XC – *Cross-country*

XCM – *Cross-country marathon*

ZEC – Zona de Especial Conservação

Capítulo 1. Introdução

1.1. Tema de investigação e sua relevância

Atualmente o turismo reveste-se de extrema importância, na medida em que, sendo uma atividade com cariz económico, pode desempenhar um papel decisivo em termos de desenvolvimento de determinadas regiões (Cabugueira, 2005). Aqueles territórios que estejam mais afastados dos pólos de desenvolvimento, e consequentemente tenham maior dificuldade em se desenvolverem, caso sejam territórios mais isolados, o turismo pode ser impulsionador e revitalizador. Assim, este fenómeno consegue gerar emprego e propiciar o investimento, sendo que com o seu desenvolvimento vai modificar a estrutura económica dessas áreas (Silva, 2004).

Para além de o turismo ser muito importante em termos económicos, verifica-se que este fenómeno pode dinamizar outras potencialidades, nomeadamente naturais e histórico-culturais de regiões mais deprimidas (Cabugueira, 2005). Atualmente, consegue-se perceber uma crescente procura por zonas de cariz natural, que fomentam a prática de atividades de turismo, lazer e recreio (Rodrigues, Valério, & Rodrigues, 2009). No entanto, sendo o turismo um fenómeno social complexo e diversificado, foi possível, tendo em conta inúmeros fatores, que fossem aparecendo vários tipos de turismo (Barretto, 2008).

O surgimento de várias oportunidades de desenvolvimento para os territórios está muito interligado com as motivações dos turistas, bem como as tendências que se fazem afirmar, onde os destinos turísticos planeiam estrategicamente o seu desenvolvimento a nível da oferta turística (Ferreira, 2005). Assim, consoante os destinos, vão surgindo várias designações com grande valor num certo território que tem potencialidades turísticas (Figura 1).

Termalismo	Turismo rural	Turismo de desporto	Turismo de natureza
Turismo de bem-estar	Turismo de negócios	Turismo de saúde	Turismo de aventura
Turismo de compras	Enoturismo	Turismo de sol e praia	Turismo náutico
Turismo religioso	Turismo espacial	Turismo sénior	Turismo gastronómico

Figura 1 – Diferentes tipos de turismo

Fonte: Adaptado de Cunha (2010)

Especialmente para este trabalho, tendo em conta estes fatores acima mencionados, e a diversidade e metastização da temática do turismo e toda a sua importância, conseguiu-se chegar à temática em estudo. Assim, com esta percepção de um número vasto de possibilidades

de desenvolver e analisar diferentes tipos de turismo, foram surgindo temáticas que foram dando forma a este trabalho.

Decidiu-se apostar numa temática que se juntasse a prática de bicicleta, nomeadamente o turismo ciclável, com um destino que tivesse um cariz transfronteiriço. A interligação das temáticas pareceu apropriado, visto que a escolha da região teve uma motivação pessoal, pois já existia um certo conhecimento prévio que serviu como inspiração para o trabalho. Assim, pretende-se perceber as potencialidades que o turismo ciclável tem na Eurocidade Chaves-Verín.

Esta Eurocidade é constituída pelo Município de Chaves, pertencendo à Região Norte de Portugal, e o Município de Verín que pertence ao Sudeste da Galiza, situado em território espanhol. Tratando-se de um projeto de cariz pioneiro, a Eurocidade Chaves-Verín teve a sua cerimónia oficial de apresentação no dia 18 de dezembro de 2007, sendo que mais tarde houve a necessidade de ser criada uma entidade que fosse capaz de ter uma própria personalidade jurídica. Em 2010 nasceu o Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial Eurocidade Chaves-Verín (AECT-ECV), que surgiu da oportunidade dada “às autoridades locais de diferentes Estados-Membros se constituírem como agrupamentos de cooperação com personalidade jurídica” (AECT, 2018a). De salientar que na Eurocidade Chaves-Verín há certas tipologias de turismo que se destacam, nomeadamente o termalismo, uma vez que a região é bastante rica em águas de cariz mineromedicinal. Também se destacam o turismo de natureza, a gastronomia e o enoturismo, como se observa na Figura 1.

Ao nível da relevância do tema, evidenciam-se estudos que dão importância ao cariz transfronteiriço e outros que dão enfoque à vertente ciclável. Assim, já são alguns autores que abordam a importância da cooperação em termos transfronteiriços, mas denota-se com menor regularidade a associação da mesma com o fenómeno do turismo. E ainda mais difícil se torna quando se interliga a temática turística da cooperação transfronteiriça com o turismo ciclável.

Portanto, a nível da temática do turismo ciclável, existem já muitos exemplos pela Europa e pelo mundo. Um dos casos mais conhecidos e de sucesso é o “*Danube Cycle Route*”, onde foi o caso usado num estudo onde são analisadas as oportunidades para o desenvolvimento turístico e cooperação na região, melhorando a qualidade dos serviços turísticos, onde ciclistas de oito países foram questionados para analisar a condição da rota numa determinada zona (Vujko & Gajic, 2014). Um outro estudo muito importante nesta temática salienta as possibilidades de melhorar a cooperação transfronteiriça internacional através do “*cycling*” na “*Szekelys Route*”, onde junta a Roménia, Hungria e Sérvia (Vujko & Plavša, 2013). É importante perceber se o destino tem atratividade para o turismo ciclável, e é analisado o caso em Taiwan (Lee & Huang, 2014). É analisada também a relação entre turismo e transporte e o papel da bicicleta como

transporte sustentável a nível do destino, através da *National Cycle Network* em Inglaterra (Lumsdon, 2000). Outro caso de rede nacional é a “*Great Rides*” na Nova Zelândia, onde permite às pessoas conseguirem chegar às paisagens inóspitas através da criação ou melhoria das vias (Bell, 2018). A importância do turismo nas regiões fronteiriças é bastante elevada, especialmente nas regiões mais isoladas e longe dos grandes centros urbanos, sendo que o turismo é visto como potenciador do desenvolvimento (López-Gúzmán, Orgaz-Aguera, & Ribeiro, 2015; Timothy, 1995), e aliado à bicicleta permite a dinamização sustentável dos territórios. Torna-se importante fortalecer uma relação entre o “*cycling*” e o “*tourism*”, que por sua vez está a ganhar relevância por parte dos académicos (Lamont, 2009).

É ainda muito importante perceber como funcionam as fronteiras e cooperam as regiões transfronteiriças e que oportunidades podem surgir da formação desta cooperação. O fenómeno do turismo fronteiriço ou transfronteiriço é ainda pouco estudado, no entanto, Dallen J. Timothy e Eeva-Kaisa Prokkola têm feito muitas contribuições na pesquisa das fronteiras, a sua relação com o turismo e os fenómenos envolventes (Gelbman, 2008; Gelbman & Timothy, 2011; Prokkola, 2007; Prokkola, 2008; Prokkola, 2010; Timothy, 1995; Timothy, 1999).

Existem outros autores importantes que salientam elementos fundamentais para a compreensão da temática para este trabalho, nomeadamente as potencialidades de desenvolvimento nas regiões transfronteiriças (Ferreira, 1998) e os desafios encontrados em determinadas áreas fronteiriças (Lagiewski & Revelas, 2004). A nível da cooperação transfronteiriça existem vários casos de estudo, nomeadamente na região do Mar Báltico (Studzeniecki, 2016), nas fronteiras entre a Suécia-Finlândia (Prokkola, 2010), e nas duas fronteiras entre a Sérvia, Roménia e Hungria (Bjeljac & Čurčić, 2006). Há casos onde se salienta a importância de dois destinos serem vistos como “*common destination*”, especificamente entre Espanha e Portugal (Maiz-Bar, Pardellas, & Padin, 2015), e evidenciarem a importância das comunidades fronteiriças (Sofield, 2006). Sendo que neste trabalho será integrada uma vertente associada à prática de bicicleta, importa também perceber casos de estudo onde a questão transfronteiriça é de difícil implementação e existem muitos conflitos, como acontece no estudo do turismo fronteiriço em Israel (Gelbman, 2008).

A Eurocidade em estudo tem já inúmeras rotas turísticas para os mais diversos públicos, bem como para a componente ciclável, com ciclovias, ecovia e percursos cicláveis/BTT que passam junto aos pontos mais importantes de ambos os municípios. A região apresenta boas condições para a prática do ciclismo e BTT e existem certos sítios que só são acessíveis a pé ou de bicicleta. Segundo Faulks et al. (2008, citado por Ritchie, Tkaczynski, & Faulks, 2010), parece haver um interesse crescente no turismo de bicicleta na indústria do turismo e nos destinos, no entanto, os estudos sobre esse fenómeno são escassos. Também tem sido destacado, a nível académico, a pouca atenção que tem sido dada aos transportes alternativos que podem

ser utilizados no turismo, nomeadamente a bicicleta que tendo em consideração as várias tendências que estão a emergir no mercado da procura, está-se cada vez mais a considerar que a bicicleta é mais do que um meio de transporte, acompanhando a experiência turística (Ritchie & Hall, 1999). Daí que se torna necessário perceber as potencialidades da região para desenvolver mais este produto turístico. Mais importante ainda é conhecer a oferta existente para este segmento, o estado das infraestruturas, bem como as potenciais entidades oficiais envolvidas, tipos de eventos, futuros parceiros, etc.

Outro fenómeno detetado, é que existem inúmeros casos onde junto das fronteiras estão atrações turísticas muito conhecidas (Timothy, 1995), ou outras atrações que podem vir a ser relevantes. O território em estudo permite o contacto com a natureza e património edificado, sendo que os operadores turísticos da região terão um papel muito importante na sua promoção e desenvolvimento. Uma das coisas que muitas empresas estão a apostar é na personalização dos serviços para os segmentos da bicicleta, onde criam um programa que permite ao turista ciclável contactar com os produtos locais e entidades locais, como é o exemplo da Bike Tours Portugal. Era extremamente importante a região estar associada a projetos inovadores como o programa Cyclin' Portugal, desenvolvido pela Federação Portuguesa de Ciclismo (Federação Portuguesa de Ciclismo, 2016) e ter alojamentos bike-friendly como o Bikotel.

1.2. Objetivos e metodologia

Para a realização deste trabalho foi necessário perceber quais os melhores caminhos de investigação a seguir, sendo que foi necessário delimitar bem desde início tanto o objetivo principal do trabalho como os mais específicos. Foi necessário um processo de revisão de literatura extenso, sobre as duas grandes temáticas estudadas. Assim, o trabalho tem como objetivo geral perceber as potencialidades que o turismo ciclável tem na Eurocidade Chaves-Verín. Como é uma zona de montanha, e sendo o BTT uma das modalidades de eleição, nitidamente o seu desenvolvimento de forma adequada trará oportunidades de crescimento para a região. É definitivamente uma nova abordagem, e uma oportunidade para os territórios que não se conseguem potenciar, utilizarem o turismo como ferramenta para o crescimento e desenvolvimento. Assim, definido o objetivo geral do trabalho, enunciam-se os objetivos específicos:

- Identificar a relação existente entre o transporte e o turismo, dando enfoque à bicicleta;
- Perceber os vários conceitos associados ao turismo ciclável e a importância do planeamento de infraestruturas ligadas à bicicleta;
- Averiguar a relevância das fronteiras e discutir a importância da cooperação transfronteiriça;

- Discutir a importância da cooperação transfronteiriça e debater o papel do turismo no desenvolvimento territorial transfronteiriço;
- Perceber a importância da bicicleta, bem como as suas potencialidades no destino Chaves-Verín;
- Identificar a importância das entidades no processo de cooperação e integração do turismo de bicicleta no destino Chaves-Verín.

Em termos metodológicos utilizou-se uma abordagem qualitativa, de carácter exploratório, tendo sido utilizada a análise de conteúdo em entrevistas semi-estruturadas efetuadas a entidades ligadas ao território e ao turismo ciclável, utilizando para tal o *software* WebQDA, e a análise de conteúdo de brochuras de cariz turístico do território da Eurocidade Chaves-Verín.

1.3. Estrutura do trabalho

No que diz respeito à estrutura do trabalho, este encontra-se dividido em sete capítulos que ajudam a explicar as temáticas principais, como também salientam os pontos mais relevantes do estudo (Figura 2).

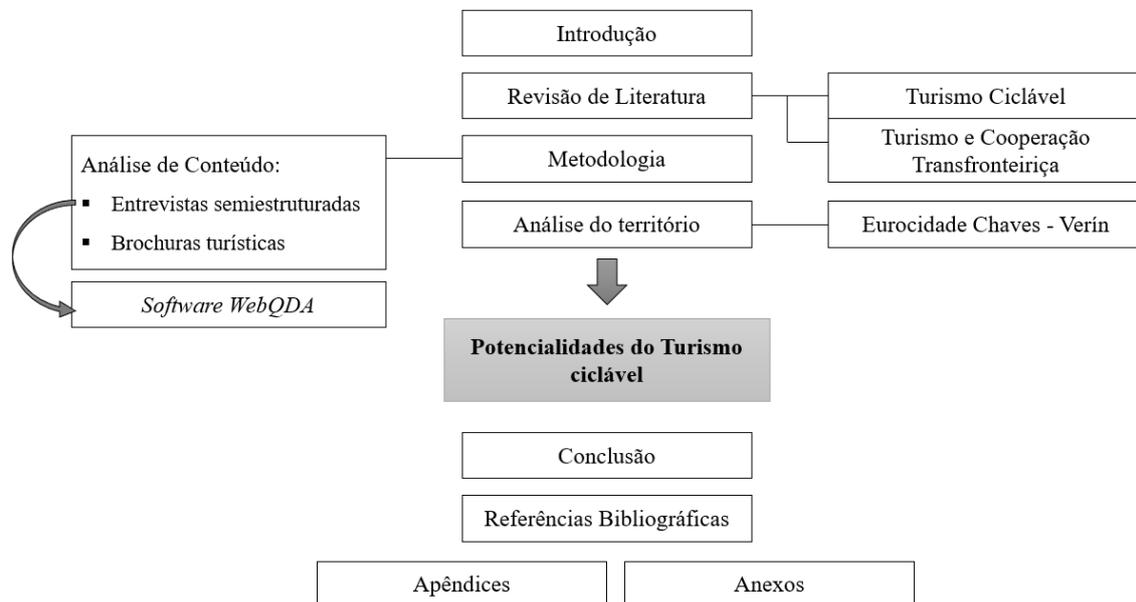


Figura 2 - Sistematização global da estrutura do trabalho

Fonte: Elaboração própria

O primeiro capítulo diz respeito à introdução, a qual apresenta a temática e a sua relevância, os objetivos, tanto gerais quanto específicos, a metodologia e a estrutura da dissertação. Tanto o

capítulo dois como o três representam a revisão da literatura, centrando-se nas temáticas do turismo ciclável e o turismo e cooperação transfronteiriça.

O quarto capítulo descreve a metodologia usada neste estudo, sendo o capítulo seguinte dedicado à análise do território e as suas principais características. O capítulo seis é dedicado às potencialidades da Eurocidade Chaves-Verín para a prática do turismo ciclável, contendo o resultado das entrevistas e as boas práticas que devem ser implementadas no destino. Finaliza-se com o capítulo sete, referente às principais conclusões do trabalho, apresentando igualmente os contributos e limitações do estudo, assim como sugestões para trabalhos futuros.

Capítulo 2. Turismo ciclável

2.1. Introdução

Neste capítulo é dada especial importância à ligação existente entre o turismo e a bicicleta, como meio de transporte sustentável, centrando-se no conceito de turismo ciclável, o qual se afigura como revitalizador de destinos transfronteiriços. São destacados os principais benefícios do turismo ciclável, a importância das redes de cooperação que devem existir no destino e que sejam capazes de potenciar o turismo ciclável, as estratégias de diferenciação e inovação, bem como os fatores de sucesso num destino, que deverão ser tidos em consideração tanto pelo lado da oferta quanto pelo lado da procura, i.e., facilitadores do turismo ciclável e tipologia dos turistas cicláveis.

2.2. Turismo e transportes – Enfoque na bicicleta

O turismo constitui uma atividade produtiva com uma importância cada vez mais crescente (Matias, 2007). Sendo uma atividade em crescimento, tem de ter elementos que sejam favoráveis a esse crescimento, como é o caso do transporte, conseguindo ainda contribuir de forma significativa para o desenvolvimento do turismo (Page, 2009). Os transportes podem afetar a qualidade de vida dos indivíduos no seu dia-dia, positiva ou negativamente, sendo que facilitam o acesso a determinados locais (Silva, 2015). Associados ao turismo, permitem que haja uma maior facilidade de deslocação e rapidez para se chegar a um destino. No entanto, apesar da sua notável importância, poucas conseguem ser as referências bibliográficas que abordam exclusivamente o transporte e turismo numa investigação (Gonçalves, 2008).

Para se chegar a determinado destino torna-se necessário ter de se utilizar algum meio de transporte, onde o próprio processo da viagem pode ter grande relevância e, em alguns casos, ser efetivamente o destino (Federação Portuguesa de Ciclismo, 2016). Ao se utilizar determinado tipo de transporte conseguem-se interligar diferentes lugares (Page, 2009). Os transportes e o turismo conseguem ser tanto impulsionadores do crescimento quanto do desenvolvimento económico de determinada região, tendo assim um papel vital para potenciar as regiões (Silva & Fortes, 2011).

Devido à grande diversidade de meios de transporte que podem ser utilizados, no caso do turismo, os transportes considerados mais importantes para se viajar são o avião e o carro (Lumsdon, 2000). Assim, é importante utilizar outros meios de transporte que não sejam poluentes e promovam a sustentabilidade. A bicicleta, associada ao fenómeno do turismo, consegue aparecer inúmeras vezes associada à sustentabilidade e ao bem-estar (Carvalho, 2016). Nitidamente este fenómeno, ou seja, a utilização da bicicleta, partilha benefícios para todos os envolvidos, na medida em que os indivíduos que a utilizam conseguem melhorar a sua saúde e

valorização pessoal (Neves & Esperança, 2011). Atualmente, o turismo, sendo a maior atividade económica a nível mundial, tem o poder para revitalizar os destinos e ainda aliar-se ao desenvolvimento sustentável, ou seja, consegue conservar e proteger o meio ambiente, bem como a cultura e história de certas regiões, quando bem planeado (Abranja & Almeida, 2009). Assim, sobretudo nos países desenvolvidos, as pessoas estão mais sensibilizadas para a temática da sustentabilidade, e no quotidiano optam por estilos de vida que sejam saudáveis, onde a bicicleta se consegue inserir como meio de transporte sustentável. Salientado a ideia de que o turismo pode efetivamente ser benéfico para os destinos, como defende Pratte (2006), através da utilização da bicicleta na vertente do turismo, pode-se proporcionar a existência de uma indústria de cariz sustentável e potencialmente lucrativa para as comunidades. A nível do destino, é capaz de promover, a nível local, os negócios da comunidade bem como a divulgação do património da região (Neves & Esperança, 2011).

Nos últimos anos, o turismo ciclável tem vindo a ganhar popularidade em diversos países (Chen & Lee, 2017), no mundo inteiro. No que diz respeito a nível europeu, cidades como Amesterdão, Barcelona, Bremen, Copenhaga, Edimburgo, Ferrare, Graz, Estrasburgo, entre outras, aplicam medidas que incentivam a utilização de meios de transporte mais amigos do ambiente e economicamente mais baratos, como transportes públicos, bicicleta e a partilha de outros veículos, aplicando medidas restritivas para quem utiliza automóvel individual nos centros destas cidades (Comissão Europeia, 2000). O fenómeno do ciclismo tem importância a nível de estratégias que dizem respeito à gestão da mobilidade e desenvolvimento sustentável nas cidades europeias (Vassi & Vlastos, 2014). A formação e educação associadas à prática de ciclismo também seria um método fácil de aumentar a utilização da bicicleta (Deenihan & Caulfield, 2014).

São os países nórdicos que maioritariamente se encontram no topo dos indicadores escolhidos pela *European Cyclists' Federation* (ECF), sendo que na Holanda mais de 35% da sua população utiliza a bicicleta como o principal meio de transporte (Figura 3). Portugal regista uma percentagem inferior a 5% relativamente a este indicador. Já no que diz respeito ao indicador da segurança, Portugal ocupa o último lugar, ou seja, é o país que é considerado mais inseguro para andar de bicicleta, estando o seu valor mais elevado associado a mortes de ciclistas. A Finlândia têm um grande potencial, sendo a nível europeu aquele que mais viagens associadas ao turismo ciclável tem (Mispelon, 2015).

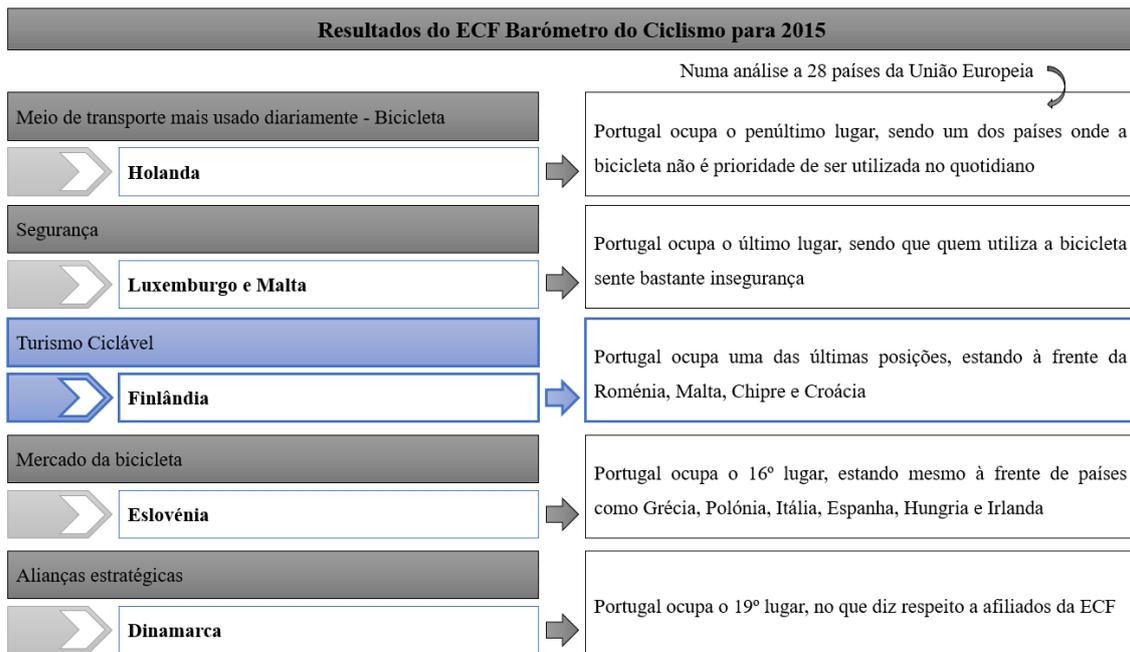


Figura 3 – Resultados do Barómetro do Ciclismo (2015) pela ECF

Fonte: Elaboração própria com base em Mispelon (2015) - Anexo I

Estes países que ocupam o top dos resultados europeus a nível do ciclismo apresentam uma cultura muito enraizada de utilização da bicicleta, existindo muito potencial para ajudar outros países a seguirem os seus exemplos. A bicicleta, sendo um meio de transporte, é muitas vezes considerada um equipamento de lazer (Comissão Europeia, 2000), especialmente na Europa nórdica, onde o turismo ciclável tem um grande valor e impacto. Os países de sul deviam estudar estes casos de sucesso, pois tanto Portugal como Espanha têm diversos fatores a seu favor: orografia, geografia, clima, recursos de interesse, entre muitos outros.

No sul da Europa, Portugal é um dos Estados-Membros onde a bicicleta é menos utilizada como meio de transporte, sendo que, no ano de 2007, ocupava o terceiro lugar como o país onde menos se utiliza a bicicleta (IMT & GPIA, 2012). Educação sobre o uso da bicicleta nas camadas mais jovens poderia mudar os comportamentos da sociedade no que concerne à elevada utilização de automóveis individuais por parte dos cidadãos.

Atualmente, a investigação na área da prática ciclável começa a aparecer associada a várias disciplinas distintas, como na sociologia, antropologia, psicologia, engenharia, transporte, planeamento urbano, segurança rodoviária, geografia e saúde pública (Bonham & Johnson, 2015), sendo que das mais importantes para este estudo seria com enfoque no turismo. A bicicleta em si, como meio de transporte, está a tornar-se cada vez mais popular (Černá et al., 2014). No entanto, sendo a bicicleta considerado um velocípede, muitas das vezes pode não conseguir ter mais utilizadores devido a um conjunto de fatores, tanto internos quanto externos ao indivíduo. Segundo Lumdsom (1995, citado por Lumdsom, 2000), para que realmente haja um

aumento do uso substancial da bicicleta por parte dos turistas em determinado destino, deve ser utilizado como meio de transporte alternativo e é importante que o ingrediente fundamental, a utilização da bicicleta, seja percebido pelo visitante como parte integrante da viagem e como uma forma de experiência. Uma vez que grande parte dos meios de transporte utilizados no turismo consomem combustíveis fósseis (Page, 2009), a bicicleta seria a opção mais sustentável, bem como o andar a pé, no entanto, muitas vezes pode não compensar devido às distâncias. É portanto uma opção *ecofriendly*, não polui o ambiente, é silenciosa, económica, discreta e acessível (Silveira, 2010).

Existem um conjunto de fatores que levam ao incentivo para adquirir bicicleta ou fazer com que se utilize mais vezes (Figura 4). A motivação mais evidente é que se aposte em pistas para ciclistas e facilidades de acesso/atalhos/desvios para ciclistas (70%), pois a segurança é um dos pontos mais importantes quando se pensa em andar de bicicleta. Especialmente turistas, se não tiverem locais próprios para andarem de bicicleta e tiverem de partilhar uma via com outros meios de transporte, podem-se sentir inseguros e fazer com que não queiram utilizar a bicicleta naquele destino. Já o aluguer ou empréstimo de bicicletas é a motivação com menos destaque, tendo 8%.

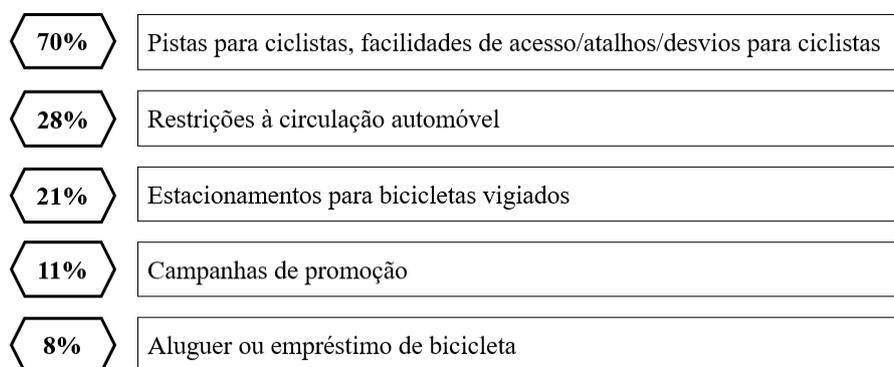


Figura 4 – Motivos de incentivo à aquisição de uma bicicleta ou à sua utilização mais frequente

Fonte: Comissão Europeia (2000)

Torna-se cada vez mais evidente a necessidade de serem tomadas medidas e sejam encontradas soluções que limitem os impactes ambientais e económicos negativos, sem pôr em causa o direito à mobilidade (Moreira & Roperó, 2012), que muitas vezes são gerados pela massiva utilização de outros meios de transportes. Visto que a bicicleta consegue ser um transporte ecológico, especialmente em áreas urbanas, apresenta um elevado potencial de crescimento e importante papel na questão da mobilidade (IMT & GPIA, 2012). Assim, segundo o IMT & GPIA (2012), as principais vantagens prendem-se com:

- Grande eficiência da bicicleta em viagens de pequena distância;
- Grande flexibilidade;
- Pouco espaço utilizado – podem estacionar-se dez bicicletas no espaço de estacionamento de um carro;
- Baixo custo – aquisição, infraestruturas, manutenção, etc.;
- Menor ruído.

Nitidamente que quando se pensa em escolher um determinado meio de transporte num destino, os indivíduos vão pensar sempre numa série de fatores que vão permitir fazer essa escolha, sendo que, no caso concreto da bicicleta, podem ser encontrados tanto fatores subjetivos (imagem de marca, aceitação social, sentimento de insegurança, reconhecimento da bicicleta como meio de transporte para adultos, etc) quanto fatores mais objetivos (rapidez, topografia, clima, segurança e aspetos práticos) (Comissão Europeia, 2000). Em termos muito gerais, se não forem preenchidos alguns destes requisitos, muito dificilmente o indivíduo escolherá a bicicleta e optará por outro meio que lhe for mais conveniente utilizar.

Existem ainda várias barreiras ao desenvolvimento sustentável do turismo ciclável a nível europeu. O transporte de uma bicicleta no comboio consegue ser relativamente barato, mas nem sempre é possível, sendo que em grande parte dos casos não consegue ser fácil que aconteça esta intermodalidade, estando muito dependente dos sítios e comunidades. Já no caso do avião, caso se queira transportar a própria bicicleta, fica relativamente mais caro porque são necessárias outro tipo de exigências (Piket, Eijgelaar, & Peeters, 2012).

Em suma, o potencial da bicicleta não pode ser negligenciado (Comissão Europeia, 2000), sendo que tanto as autoridades locais quanto regionais devem integrar nas suas políticas que dizem respeito à mobilidade urbana a importância de serem feitas tanto deslocações a pé como de bicicleta, para que futuramente sejam desenvolvidas infraestruturas adequadas (Silva, 2015), bem como devem promover, junto das comunidades, este tipo de realidade sustentável.

2.3. Conceito de turismo ciclável

O turismo na vertente ciclável está em fase de crescimento a nível mundial (Bell, 2018), sendo que isto se pode verificar essencialmente em países onde a cultura da bicicleta é muito forte. Assim, este tipo de turismo associado ao lazer tem vindo a desenvolver-se de uma forma organizada e sistemática, e tem gerado impactes (tanto a nível económico quanto social), que são significativos, em vários países, como a Austrália, Nova Zelândia, Suíça, Áustria, Alemanha, Reino Unido e Espanha (Mota, Carvalho, & Ribeiro, 2011). E como setor que está a expandir horizontes, também é palco de explorar territórios através de novas experiências que a utilização da bicicleta proporciona. Há uma previsão de que o turismo ciclável a nível europeu

possa efetivamente apresentar um lucro de 14 mil milhões de libras num espaço temporal de 20 anos (Vujko, 2012).

No entanto, a pesquisa em ciclismo e turismo não está ainda muito excessivamente desenvolvida (Deenihan & Caulfield, 2014). Para isso é preciso que haja uma maior procura por parte de diversos investigadores de várias áreas em abordar esta temática, que tem tantas potencialidades. Efetivamente existem dois elementos que conseguem gerar um produto comum, ou seja, a bicicleta e o turismo que, como elementos interligados, conseguem originar o turismo ciclável (Figura 5).

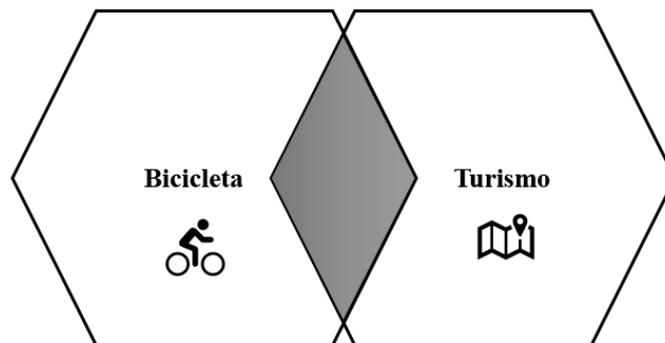


Figura 5 – Junção da bicicleta e do fenómeno do turismo

Fonte: Adaptado de Hinch e Higham (2004)

Visto que o turismo ciclável resulta da interligação da denominada atividade turística com a componente da bicicleta e todas as suas ramificações (Pedrosa, 2016), denota tendências para o crescimento sustentado com grande potencial para apaziguar a forte sazonalidade (Federação Portuguesa de Ciclismo, 2016). Com a diversa literatura analisada percebe-se que existem múltiplos contextos pelas diversas atividades que envolvem a bicicleta, sendo que, entre os vários investigadores, académicos e entidades que analisam este fenómeno, a forma como o abordam muitas das vezes não é consensual (McKibbin, 2014). Existem vários estudos que vão ao encontro deste pensamento, levando à existência de várias tentativas de se estabelecer uma definição para o turismo ciclável, com várias ramificações e denominações (Tabela 1). Mas a própria literatura encontra-se fragmentada e inconsistente nesta temática tão diversa, devido à existência de diferentes parâmetros para analisar o turismo ciclável, fazendo com que seja um fenómeno complexo (Lamont, 2009; Luka, 2012).

Tabela 1 – Algumas das definições relativas ao turismo ciclável, segundo diversos autores

Autores	Definição
Lumsdon (2000, p. 361)	“uma forma de transporte e uma experiência turística.”
Sustrans (1999, p. 1)	“visitas recreativas, seja durante uma noite ou um dia fora da residência habitual, que envolvem o ciclismo de lazer como parte fundamental e significativa da visita.”
RDA Barossa (2012, p. 2)	“requer ação coletiva em direção a uma visão, e estratégias para delinear o caminho a seguir e comunicar as oportunidades para o governo e a indústria do turismo.”
McKibbin (2014, p. 3)	“qualquer atividade de ciclismo realizada durante as férias ou quando se estiver longe da residência habitual em viagens que durem um dia.”
Simonsen, Jørgensen, & Robbins (1998, p. 19)	“forma de turismo que respeita a natureza e o meio ambiente, e que não polui nem danifica o relacionamento do turista com as autoridades nem com a área onde o turismo acontece.”
Han, Meng, & Kim, (2017, p. 295)	“forma de viajar que é muito menos intensiva no que diz respeito às emissões de carbono.”
Nikolic, Missoni, & Medved (2006, p. 53)	“turismo onde as pessoas passam o tempo livre a utilizar a bicicleta, seja a fruir de um passeio na vertente associada ao lazer num ambiente mais rural ou de um longo passeio de bicicleta em destinos fora da residência habitual.”

Fonte: Elaboração própria

Para além dos autores mencionados na Tabela 1, ainda existem outros que abordam a temática do turismo ciclável, dando os seus contributos de diferentes formas (Buning & Gibson, 2016; Luka, 2012; Marcussen, 2009; Meschik, 2012; Nikolic et al., 2006; Roman & Roman, 2014; Vujko, 2012; Vujko, Plavša, & Ostojić, 2013; Weed et al., 2014).

Alguns autores designam este tipo de turismo como “*bicycle tourism*” (Chen & Lee, 2017; Faulks, Ritchie, & Dodd, 2008; Han et al., 2017; Ritchie, 1998; Ritchie et al., 2010) e “*cycle tourism*” (Dickinson & Robbins, 2009; Weston, Davies, Lumsdon, & McGrath, 2012; Zovko, 2013). Assim, devido à multiplicidade de conceitos em torno do turismo ciclável, sistematizaram-se várias definições referentes à temática, estando apresentadas no Apêndice I.

O mercado associado ao “*cycle tourism*” está a ter um rápido crescimento na Europa e, como faz parte das viagens ativas, pois implica ter de se utilizar a bicicleta, representa uma vantagem comparativa para o turismo europeu (Mourek, Partnerství, & Bodor, 2011). Apesar

deste rápido crescimento registado nas últimas décadas, têm ocorrido várias mudanças no mercado da procura, onde o público é cada vez mais exigente e viajado, e conseqüentemente mais conhecedor, fazendo com que o mercado da oferta se adeque às novas necessidades, tipos e padrões turísticos dos turistas (Pratte, 2006), sendo que se está perante um público com desejo de viajar e conhecer.

Ainda existe o denominado “*bicycle touring*”, que se trata de uma importante definição associada ao turismo ciclável, que tem associado o “*bicycle hiking*” ou caminhada de bicicleta, bem como “*bicycle tour package*” ou pacote de passeio de bicicleta, e pode ser definido como:

estar em *touring* com uma bicicleta padrão, híbrida, de corrida ou de montanha, com alforjes, se necessário, para um dia (viagem de bicicleta) ou alguns dias (passeio de bicicleta), geralmente ao longo de estradas rodoviárias seguras. O objetivo é fazer exercícios leves e ver diferentes destinos e paisagens. É feito de forma independente, com a ajuda de um mapa e/ou descrição do percurso/rota preparada por um entendedor, ou como uma visita guiada. A caminhada de bicicleta refere-se a um passeio de bicicleta independente com duração de mais de um dia, com base na seleção independente de percursos/rotas e no uso dos produtos de fornecedores de serviços de ciclismo comercial. Um pacote de passeio de bicicleta é geralmente uma viagem de alguns dias, vendida antecipadamente. Inclui pelo menos alojamento, refeições conforme acordado e informações de percurso/rota - e, como serviços adicionais, transporte de bagagem, aluguer e manutenção de bicicletas e possivelmente um guia (Visit Finland, 2013)

Nítidamente que em termos de interesse a nível da utilização da bicicleta, existem diferentes alternativas, sendo que as mais evidentes é para a prática desportiva (competição/treino) e a prática recreativa (lazer/turismo). Assim, como indica o “Guia Orientador Ciclismo e Dinamização da Atividade Turística” (Federação Portuguesa de Ciclismo, 2016), existem certos elementos que permitem distinguir a prática recreativa da prática desportiva, nomeadamente os ambientes experienciados no território, o tipo de alojamento, os percursos e estradas utilizadas, a própria prática (que pode ser mais longa ou curta), como se pode constatar na Figura 6.

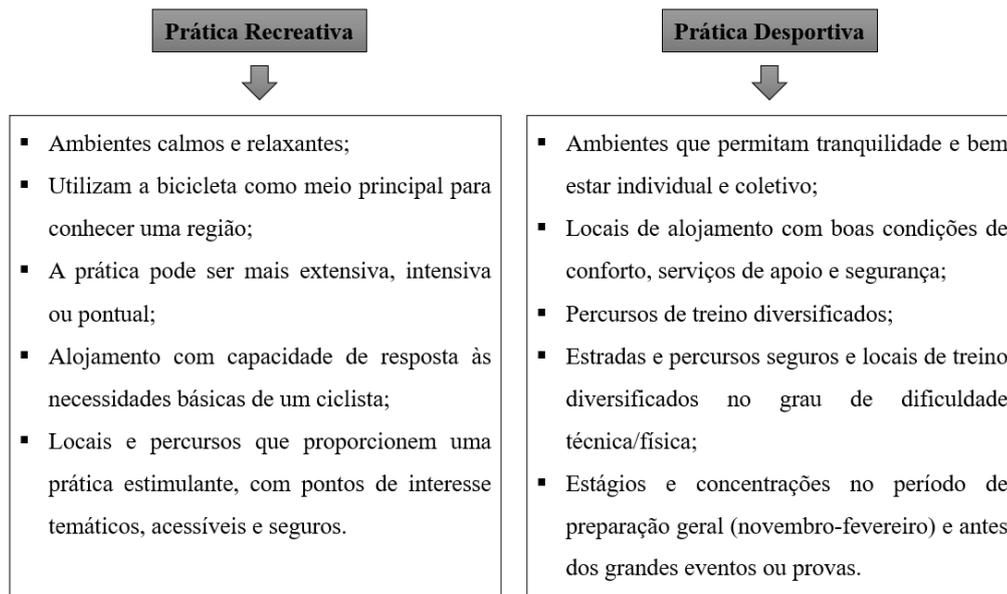


Figura 6 – Utilização da bicicleta – prática recreativa versus prática desportiva

Fonte: Adaptado de Federação Portuguesa de Ciclismo (2016)

2.4. Turismo ciclável como promotor do desenvolvimento de destinos

2.4.1. Principais benefícios do turismo ciclável

Visto que a utilização da bicicleta possibilita descobrir as regiões marcando pela diferença e cariz único, tem um papel muito importante para o turismo. Os turistas que utilizam a bicicleta, a nível do destino, têm a potencialidade de conseguirem gerar benefícios económicos para as comunidades acolhedoras (Bull, 2006). No entanto, não são só os turistas que têm um papel importante. Todas as entidades públicas e privadas que enaltecem a importância do desenvolvimento do turismo ciclável devem, portanto, tentar estimular o desenvolvimento de infraestruturas *bikefriendly* e a conceção de uma rede de ciclovias e rotas, tanto a nível local como nacional (Lee & Huang, 2014).

O turismo ciclável tem associado a ele várias dimensões: sustentável (Bell, 2018); económica (Bell, 2018), na medida em que cria emprego (Blondiau, Zeebroeck, & Haubold, 2016); e ecológica, na medida em que a bicicleta não é um transporte que emite CO₂ (Blondiau et al., 2016). A nível económico existem cerca de cinco subsectores que são abordados na literatura: compra e reparação de bicicletas; indústria da bicicleta; infraestruturas da bicicleta; turismo de bicicleta; e serviços de bicicleta (Blondiau et al., 2016), que envolvem a oferta direccionada para o mundo da bicicleta. Neste mesmo quadro tipológico, Mota e Sá (2013) também dão importância a alguns destes fatores: infraestruturas e equipamentos de apoio; bicicleta; produto; serviços para fins múltiplos – diário, desporto, lazer e turismo. Assim, associados a estas dimensões estão também alguns benefícios que a utilização da bicicleta pode

efetivamente ter, visto que por causa desses seus benefícios, nomeadamente ambientais e relacionados com a saúde, está a conseguir ter um papel muito importante e ativo nas políticas de transporte, especialmente quando comparado com um dos meios de transporte de eleição, o carro (Heinen, Maat, & Wee, 2011). Quando se interliga a prática da bicicleta com o turismo deve ter-se sempre em consideração a componente da sustentabilidade e da responsabilidade ambiental. Assim, a bicicleta, e a sua prática associada a várias modalidades, caracteriza-se por ser um meio de transporte que se rege pela liberdade, mobilidade e o potencial turístico que apresenta, consegue promover a saúde, não é invasiva, é ambientalmente e economicamente sustentável (Lee, 2015). Como existe uma diversidade de potenciais ou comprovados benefícios que a utilização da bicicleta proporciona, muito dificilmente serão enumerados todos os benefícios que existem acerca desta temática visto que podem ser de diversas naturezas: económica, política, social e ecológica, existindo assim, uma dificuldade na quantificação dos benefícios da bicicleta, pois trata-se de um fenómeno complexo, sendo que não existe fiabilidade nos modelos de cálculo para tal (Comissão Europeia, 2000).

A *European Cyclists' Federation* (2016), no seu relatório “*The EU Cycling Economy: Arguments for an integrated EU cycling policy*”, apresentou alguns dos principais benefícios em torno da atividade ciclável, tendo sido identificadas nove questões-chave (Figura 7). Estas são baseadas nas três dimensões que envolvem o desenvolvimento sustentável: o meio-ambiente, a economia e assuntos sociais. Para isso, foram adicionados fatores impulsionadores: energia e recursos, tecnologia e design, e mobilidade. Finalmente, os fatores de equilíbrio são saúde, tempo e espaço, e diversidade cultural (European Cyclists' Federation, 2016). Assim, grande parte dos benefícios da utilização da bicicleta são associados a diferentes vertentes e naturezas.



Figura 7 – A agenda da mobilidade ativa

Fonte: European Cyclists' Federation (2016)

Como se pode constatar na Figura 8, tendo em conta todos os benefícios associados ao ciclismo, estes rondam os 513,19 mil milhões de euros na União Europeia, e o setor que mais receitas gera é a saúde (191,27 mil milhões de euros). Percebe-se, assim, a popularidade do

fenómeno da bicicleta enquanto atividade de cariz recreativo e de lazer. Estando interligada ao turismo sustentável, saúde e questões de meio ambiente, consegue motivar mais pessoas a utilizarem a bicicleta, e vai fazer com que, a nível do destino, sejam gerados impactes económicos (McKibbin, 2014).

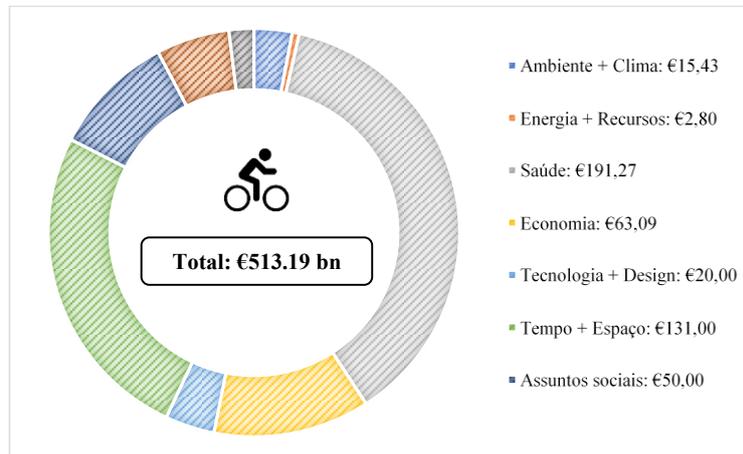


Figura 8 – Benefícios do ciclismo na União Europeia

Fonte: European Cyclists' Federation (2016)

Perante isto, com o agravamento da crise energética, a poluição ambiental e o aquecimento global (Chen & Lee, 2017), é cada vez dada mais importância a padrões de mobilidade que sejam mais sustentáveis, visto que conseguem contribuir para o aumento do bem-estar e saúde da população, permitindo ainda a redução do impacto negativo que é gerado pelos transportes (IMT & GPIA, 2012) que contribuem para o aumento da poluição generalizada. Assim, a bicicleta e o “andar a pé” são as opções de mobilidade mais eficientes, seguindo-se o comboio, o metro e o autocarro, sendo que, como é expectável, o automóvel consegue assim situar-se nas posições menos eficientes (IMT & GPIA, 2012). Para além destes benefícios, Palós e Troyano (2014) afirmam que a bicicleta tem inúmeros benefícios, tanto de cariz individual quanto coletivo, ou seja, é económica; é rápida e eficiente; respeita o meio ambiente; é silenciosa; não contamina pois não emite substâncias contaminantes para a atmosfera; é atrativa; incentiva o uso dos transportes públicos e da intermodalidade; é segura comparada com outros meios de transporte mais rápidos e perigosos; e é saudável quer a nível físico quanto psicológico.

Visto que são gerados vários impactes decorrentes do turismo ciclável, este tem como principal objetivo aliar a utilização da bicicleta ao lazer (CBI Ministry of Foreign Affairs, 2015). No destino, este fenómeno consegue ser impulsionador da economia local, pois, observando as estimativas dos gastos dos turistas cicláveis, possibilita uma maior capacitação

dos destinos para crescerem e se desenvolverem, especialmente em áreas pouco desenvolvidas a nível turístico (Cope, Doxford, & Hill, 1998).

Tendo em consideração o contexto a nível mundial, o continente que se destaca como um dos principais mercados que associa o turismo à utilização da bicicleta é a Europa, pois existe uma diversidade de países que têm uma forte cultura da bicicleta. Concretamente, países como a Holanda e Alemanha são dois mercados muito fortes, onde se deve investir na captação de turistas, os quais têm preferência por férias ativas, com especial eleição para o contacto com a natureza, sendo que a nível de destino, a Alemanha, a Áustria, a Dinamarca, a Suíça e a França são considerados os destinos de eleição (Federação Portuguesa de Ciclismo, 2016).

Para além do caso europeu, a bicicleta tem conseguido ganhar a nível internacional o título de meio de transporte ecológico, visto que, como já se constatou, tem vastos benefícios a diversos níveis, sendo que a nível ambiental não polui nem cria ruído. A Organização Económica para a Cooperação e Desenvolvimento (OECD) já reconheceu a importância de andar de bicicleta, na medida em que, comparativamente ao automóvel, consegue ser uma alternativa sustentável e amiga do ambiente em viagens de curta distância, especialmente em áreas urbanas (Miyake & Crass, 2004). Cerca de 8% da população europeia utiliza a bicicleta diariamente, como meio de transporte, especialmente em países que já têm uma mentalidade muito forte ligada à bicicleta (Federação Portuguesa de Ciclismo, 2016), sendo que estas pessoas têm uma maior probabilidade de aderirem à prática ciclável associada ao turismo.

No que concerne à realidade portuguesa, existem certas regiões do país que têm uma maior propensão para que seja utilizada a bicicleta em contexto turístico, nomeadamente em zonas que sejam planas, que apresentem serviços de aluguer ou tenham um sistema de bicicleta partilhada, em zonas que tenham um clima propício para a utilização da bicicleta, que sejam seguras, entre outros fatores. Na Figura 9 pode-se perceber qual o peso da bicicleta na repartição modal de transportes por região.

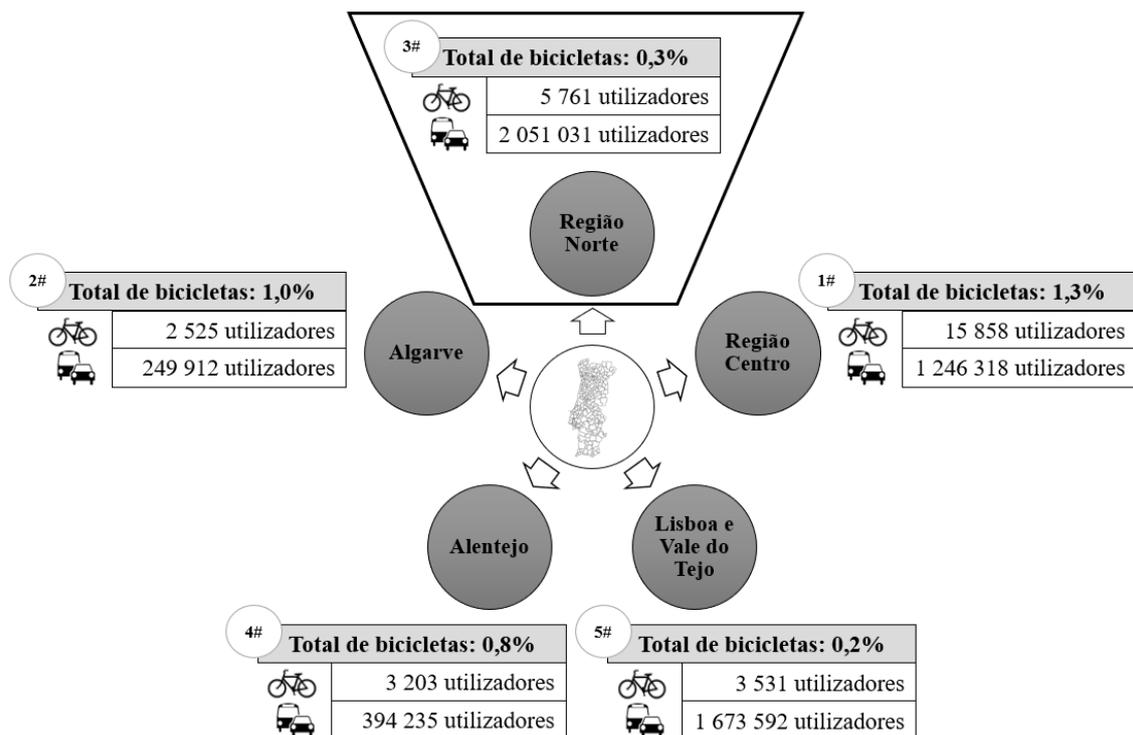


Figura 9 - Peso da bicicleta na repartição modal na repartição de transportes por região

Fonte: Adaptado de Mota e Sá (2013)

Percebe-se que, a nível de Portugal, a Região Centro apresenta uma maior percentagem de utilizadores de bicicleta (1,3%) relativamente ao número de utilizadores totais. Já a Região Norte, onde se localiza a área em estudo deste trabalho, ocupa o terceiro lugar com um total 0,3%. Existe assim uma elevada discrepância, em termos de utilização, entre meios de transporte mais poluentes e a bicicleta. Há, portanto, a necessidade de começarem a existir campanhas de sensibilização para o apelo à utilização da bicicleta no quotidiano, porque, sem essa cultura da bicicleta, muito dificilmente será utilizada em vertente recreativa e de lazer.

2.4.2. Importância das redes de cooperação

Em determinado destino, para que se consiga potenciar os recursos a nível do turismo, tendo sempre em atenção o seu desenvolvimento sustentável, importa que haja uma oferta diversificada e que integre redes de cooperação entre os diferentes atores do território.

Com a globalização, perante a diversidade de destinos turísticos que existem nos dias que correm, estes necessitam de se tornar mais competitivos, sendo que precisam de ser vistos como “marcas umbrela”, ou seja, devem ser promovidos no mercado como entidades para que tentem chegar ao segmento-alvo pretendido (Rita, 2001). Consoante os tipos de turismo também existem certas entidades que se vão adequar (e desenvolver) à estrutura da atividade turística no

destino. Sendo assim, torna-se muito importante, quando um determinado produto turístico que se encontra em desenvolvimento, tenha parcerias vantajosas entre várias entidades.

Existe uma necessidade de acompanhar a inovação que ocorre a diversos níveis, sendo que a nível do turismo, as autoridades locais devem desenvolver novos mecanismos que estejam estruturados nas suas políticas e que possam permitir a colaboração entre os setores público e privado, no que diz respeito à construção e manutenção da atividade turística (Zaparoli, Souza, & Elesbão, 2017). É sabido que por muito que as entidades sejam multifacetadas, é-lhes muito difícil conseguirem ter todos os recursos e competências necessárias para oferecerem ao consumidor, sendo que é muito importante que se complementem e trabalhem em rede (Cruz, Martins, & Quandt, 2008). A globalização possibilitou que se estabelecessem novas formas de relacionamento entre diversas entidades, que vão evoluindo até formarem redes de parceria, visto que apareceram novas formas de pensar e, de certa forma, permitiu uma maior interligação e abertura entre organizações, tanto pertencentes a organismos públicos quanto privados (Pereira, 2014). Torna-se necessário criar redes entre as entidades de forma que consigam cooperar, coordenar e colaborar entre si. Assim, segundo Gonçalves (2013), a cooperação implica atuar em conjunto, a coordenação implica mais um ato de organizar em conjunto e a colaboração envolve trabalhar em conjunto (Figura 10). Claramente estes três conceitos têm de ser vistos de forma independente apesar de parecerem conceitos extremamente semelhantes, pois têm significados diferentes.

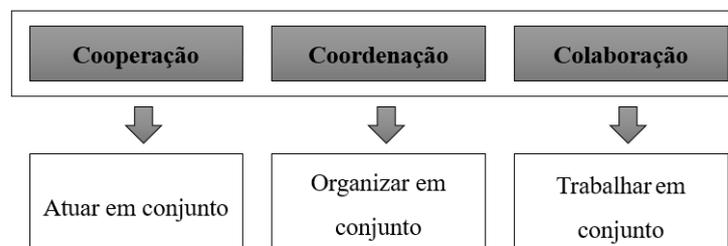


Figura 10 – Diferenças entre cooperação, coordenação e colaboração

Fonte: Elaboração própria com base em Gonçalves (2013)

No âmbito do turismo e lazer ciclável, no que diz respeito à “Plataforma tecnológica da bicicleta e mobilidade suave” da Universidade de Aveiro, vários investigadores identificaram uma série de desafios, que são cruciais de serem avaliados. Assim, torna-se muito importante que se proceda à criação de redes de organizações e empresas na área do turismo em bicicleta, sendo que, para isso, deve proceder-se à identificação de operadores turísticos nacionais e internacionais que trabalham em turismo em bicicleta; à dinamização do conceito *bikefriendly* em hotelaria e restauração; à necessidade de envolvimento dos *stakeholders* (agentes públicos e

privados) na criação de produtos turísticos relacionados com a bicicleta; ao estímulo à criação de empresas que organizem circuitos de turismo em bicicleta e os articulem com alojamento, aluguer de bicicletas e serviços de apoio (Ferreira et al., 2015). Tendo em consideração estas várias ações, no caso do turismo, em determinada região que apresente um produto turístico que tenha impacte, poderá existir um cluster turístico, que poderá então definir-se “como um grupo de atrações turísticas, infraestruturas, equipamentos e outros serviços direta ou indiretamente relacionados com a atividade turística e concentrados numa área geográfica determinada” (Matias, 2007, p. 163).

Segundo Simonsen et al. (1998), o turismo ciclável pode ser percecionado de dois ângulos: um pelo lado da procura, referente aos turistas, e outro pelo lado da oferta, referente à indústria. Tem de se perceber o que os turistas cicláveis efetivamente procuram para adequar o seu produto, sendo que, em muitos casos, o tipo de alojamento não é considerado de importância central, mas sim a prática da atividade ciclável (Simonsen et al., 1998). Para ajudar a estimular o turismo, na literatura começa a ser reconhecido o potencial do “*cycling*” pelas entidades públicas e privadas, que vêem que este produto tem capacidade para a revitalização das economias (Ritchie & Hall, 1999). Estas entidades devem entender que diversos fatores - que estão inerentes ou não ao turista -, podem influenciar o comportamento da viagem, no que diz respeito à frequência de envolvimento na atividade ciclável, que pode ser maior ou menor (Ritchie et al., 2010).

Percebe-se assim que o desenvolvimento do turismo ciclável no destino consegue afetar diretamente o desenvolvimento da economia regional (Vujko et al., 2013). Torna-se necessário que os alicerces que compõem a oferta estejam organizados para que seja feita a promoção e distribuição do produto para o turista ciclável, como indica Simonsen et al. (1998). Estes elementos devem apresentar a qualidade necessária para que cativem o turista a visitar o destino e usufruir das suas infraestruturas e recursos endógenos. Assim, a existência de um forte incentivo para a promoção, e consequente adoção do uso da bicicleta, são fulcrais, pois tendo em consideração os seus níveis de desenvolvimento e qualidade, estes ditarão o sucesso da bicicleta no destino, que permitirá a sua preservação, conservação e valorização (Ruschel, 2008).

O modelo de Simonsen et al. (1998) encontra-se fracionado em quatro núcleos centrais (Figura 11):

1. “experiência primária do produto”, que engloba infraestruturas básicas na natureza, paisagens, mar/praias, atrações, pontos turísticos;
2. “produto turístico organizacional”, na medida em que se pode constatar a importância dada aos aspetos centrados na componente da bicicleta, ou seja, alojamento,

percursos/rotas para bicicleta, centros com serviço para bicicletas, alugar para bicicletas, concessionários de bicicletas, placas de sinalização e informação, áreas para piquenique, zonas de estacionamento para bicicletas;

3. “infraestrutura de marketing”, na medida em que vão promover os elementos mencionados no produto turístico organizacional, com os elementos de marketing: postos de turismo, operadores turísticos, transporte, município, grupos de exportação turística, empresas turísticas regionais;
4. “distribuição”, que apresenta elementos como o conselho de turismo, grupos de exportação turística, empresas turísticas regionais, operadores turísticos, postos de turismo e outras entidades (hotéis, transporte, etc.), sendo que vão ser estes canais de distribuição que vão chegar ao turista ciclável.

Perante isto, torna-se importante organizar a oferta no destino e perceber o que o turista dá mais importância e deseja, para que a experiência vivenciada corresponda às suas expectativas.

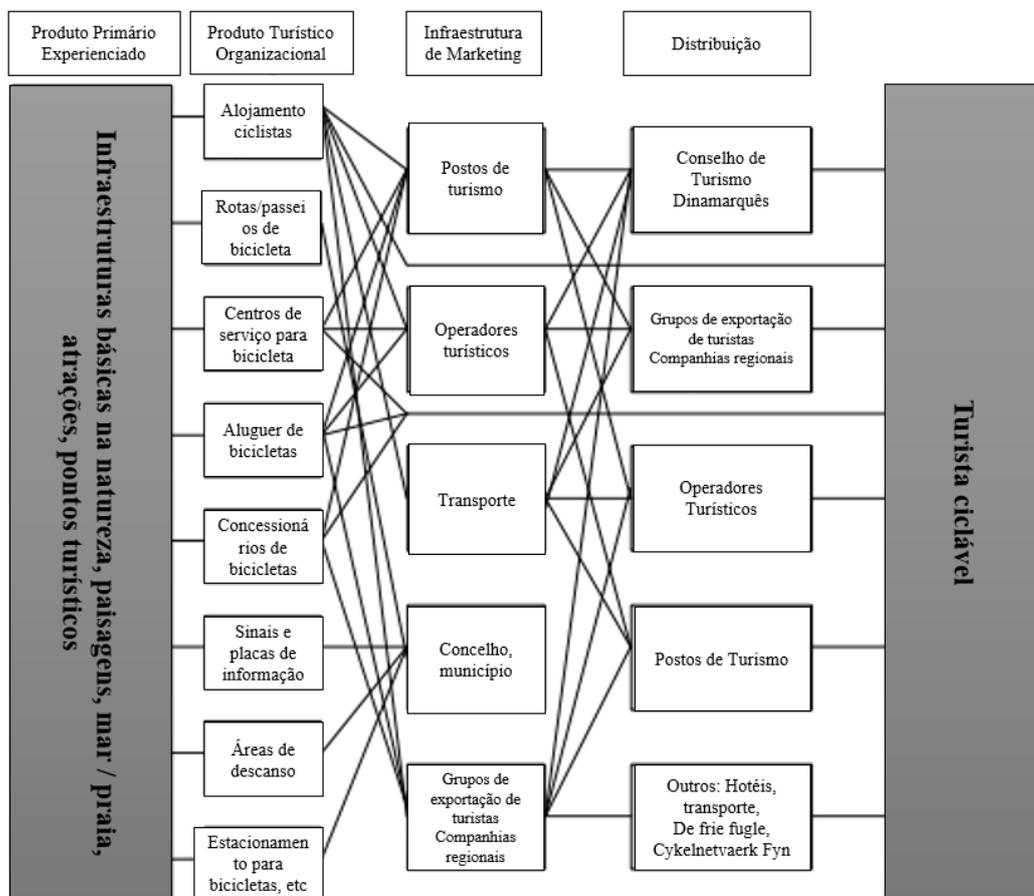


Figura 11 - Turismo ciclável enquanto produto

Fonte: Simonsen et al. (1998)

Tendo em atenção a Figura 12, percebe-se que num destino existem certas infraestruturas associadas à bicicleta que devem ser tidas em conta. Assim, no estudo desenvolvido por Luka (2012), aos percursos cicláveis foi atribuída a maior pontuação (4,50 em 5,00), na medida em que foi considerada a infraestrutura mais importante que se deve ter num destino com características cicláveis. Já “centros de apoio para a bicicleta” (3,65 em 5,00), que envolvem lojas, aluguer de bicicletas e outros serviços, e “estacionamento para bicicletas” foram as infraestruturas que obtiveram uma menor importância por parte dos inquiridos (Luka, 2012).

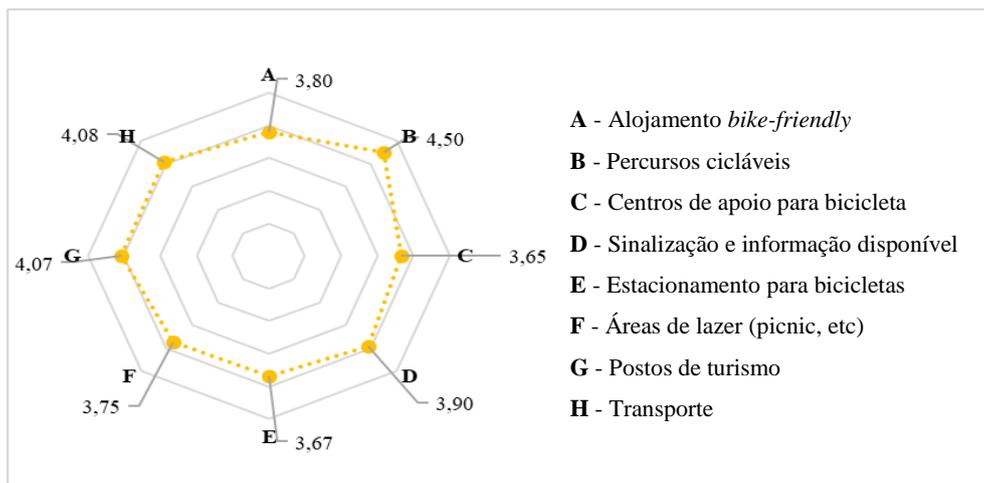


Figura 12 – Importância de infraestruturas básicas para a bicicleta num destino urbano

Fonte: Adaptado de Luka (2012)

Importa assim, tentar estabelecer redes de cooperação com as entidades competentes, de forma a gerar-se um produto com impacto e qualidade, que seja capaz de chegar ao mercado-alvo. Visto que o turismo ciclável é um fenómeno deveras complexo, torna-se também mais complicado e ambíguo de mencionar todas as características que este fenómeno pode efetivamente ter associado. Assim, para além de ser considerada a procura e oferta no destino, é necessário também complementar com o fator inovação, na medida em que devem ser tidos em conta as redes de cooperação entre entidades competentes que estejam focadas no desenvolvimento da vertente ciclável do destino, como se pode observar na Figura 13.

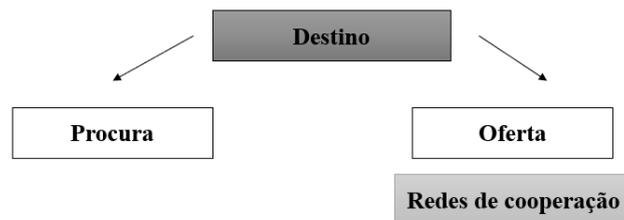


Figura 13 – Importância das redes de cooperação no destino

Fonte: Elaboração própria

Assim, no destino, existem uma série de elementos que são essenciais para o desenvolvimento do turismo ciclável, que são destacados por Pratte (2006), como: rede de percursos cicláveis; associações ligadas à bicicleta, residentes locais, governo; alojamento; recursos e atrações culturais/ históricas; paisagem; mapas e guias de viagem; serviços; promoção e marketing; proprietários de terrenos; processos burocráticos (Pratte, 2006). Do lado da oferta, é deveras importante o envolvimento de agentes privados com entidades públicas na implementação de estratégias integradas, especialmente em regiões do interior, que têm grande capacidade de crescimento (Federação Portuguesa de Ciclismo, 2016), onde o turismo ciclável pode crescer devido a esta rede de cooperação num destino. A existência de um produto de turismo ciclável sólido tem de estar assente em estratégias, sendo que estas conseguem ser: multifacetadas, integradas e dependem muito de práticas políticas, organizacionais e de colaboração (Beierle, 2011). Assim, o turismo ciclável tem necessidade de se integrar nas políticas regionais e nacionais, no entanto, existem várias barreiras que dificultam este processo, sendo um exemplo a fraca intermodalidade, principalmente dos transportes públicos, e a falta de infraestruturas adequadas, que são impeditivos para a qualidade e consistência no seu desenvolvimento (Weston & Mota, 2012).

Em muitos países, especialmente da Europa Central e Oriental, existem ações que pretendem promover a indústria do turismo, especialmente aqueles projetos que têm boas práticas ambientais e que beneficiam a comunidade local (Černá et al., 2014). Assim, percebe-se que o turismo ciclável consegue capacitar os destinos e interligar vários *stakeholders*. Tendo em consideração os elementos que integram os destinos, destaca-se o modelo de Inskeep (Figura 14). Este sugere que o sucesso e a sustentabilidade do turismo dependem da qualidade dos seus recursos (ambientais, económicos, culturais e patrimoniais), no entanto, torna-se muito importante que, para além dos recursos, existam no destino atrações turísticas e atividades, alojamento, outras facilidades e serviços turísticos, elementos institucionais, outras infraestruturas e transportes (Costa, 2013), para que estes elementos mencionados possam ser utilizados tanto por residentes como por turistas.

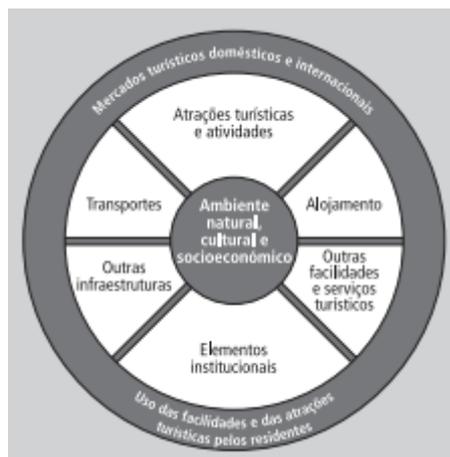


Figura 14 – Modelo de Inskeep

Fonte: Inskeep (1991, citado por Costa, 2013)

Assim, visto que no modelo acima analisado é necessário que vários elementos se complementem entre si, evidentemente que, para um destino de sucesso, a indústria do turismo deve estar ciente daquilo que efetivamente são as novas motivações dos turistas, para ajustar a sua oferta. Daí que as parcerias entre diversos agentes sejam importantes para potenciarem determinados produtos no destino que, possivelmente, isolados não conseguiriam manter-se.

Segundo Gantar, Kočič e Pehnec (2012), torna-se importante perceber quais são as vantagens da utilização da bicicleta enquanto produto turístico, sendo que são identificados alguns elementos: (i) a oferta de serviços atrativos, onde a prática ciclável, como uma atividade complementar, pode atrair muita procura num curto espaço de tempo; (ii) o turismo ciclável é considerado uma forma ecológica de turismo; (iii) a nível da promoção e desenvolvimento do turismo ciclável podem aproveitar-se infraestruturas existentes e potenciar também outras, nomeadamente estradas laterais e rurais e linhas ferroviárias não utilizadas, que podem ter grande potencial ciclável; e (iv) o desenvolvimento do turismo ciclável consegue beneficiar as comunidades locais, pois estimula novos investimentos em diversas infraestruturas (Gantar, Kočič, & Pehnec, 2012).

Assim, tendo em conta os pontos acima mencionados, torna-se necessário que haja uma coordenação da oferta entre os diversos atores, para que os operadores turísticos devam adequar os seus pacotes turísticos ao mercado onde procuram atuar, sendo que no caso do turismo ciclável devem procurar integrar passeios - cerca de um dia - nesses pacotes turísticos já existentes e divulgar atividades que utilizem a bicicleta essencialmente em locais de grande afluência de turistas cicláveis (e.g. hotéis, restaurantes e lojas) (Federação Portuguesa de Ciclismo, 2016). Importa assim fazer uma inventariação dos recursos existentes e como as entidades podem ajudar neste processo, dando informação relevante, que não está acessível em fontes secundárias.

Através da incorporação de infraestruturas físicas aliadas a fortes alianças, pesquisas e análises de mercado, alojamento de qualidade para bicicleta e promoções e campanhas de marketing bem realizadas, o turismo de bicicleta tem o potencial de se consolidar (Pratte, 2006). No caso específico do turismo através da utilização da bicicleta, torna-se muito importante existir colaboração com entidades públicas, privadas e associações, que desenvolvam um produto inovador, gerando conhecimento em conjunto.

2.4.3. Fatores de sucesso num destino

No que diz respeito aos fatores críticos de sucesso e às estratégias de diferenciação, existem vários aspetos que importam ser focados tendo em conta a necessidade de existir uma valorização da oferta no destino para quem procura destinos com características cicláveis (Figura 15).



Figura 15 – Fatores críticos de sucesso

Fonte: Adaptado de Federação Portuguesa de Ciclismo (2016)

É necessário perceber quais as **tendências mais recentes** que são necessárias analisar: (i) ter uma oferta variada, ou seja, desenvolver pacotes turísticos com propostas individualizadas tendo em conta aquilo que o turista ciclável mais quer experienciar; (ii) ter oferta de produtos que sejam de cariz intergeracional, pois cada vez mais existem viagens familiares que conseguem englobar várias gerações, sendo que cada uma tem necessidades díspares e o destino deve estar preparado para responder a essas necessidades; (iii) a utilização da bicicleta como complemento também é um fator a ter em consideração, pois possibilita aos turistas a utilização de outros meios de transporte enquanto permanecem no destino (Federação Portuguesa de Ciclismo, 2016).

A necessidade de existir **segurança** torna-se muito importante, pois muitas das vezes os turistas cicláveis têm a necessidade de se deslocar na via pública e partilhar essa mesma via com veículos motorizados e não motorizados, o que pode provocar uma certa insegurança a quem utiliza a bicicleta. Já a nível de **infraestruturas**, devem ser criadas, mantidas ou melhoradas as que existem a nível ciclável (e.g. bebedouros, balneários, estacionamento para bicicletas),

sendo que a criação de ciclovias consegue aumentar os níveis de segurança entre os turistas cicláveis, bem como a devida sinalização de locais de interesse que devem ser visitados (Federação Portuguesa de Ciclismo, 2016).

A **sustentabilidade** é igualmente importante, pois a prática do turismo ciclável é feita maioritariamente em sítios que exijam o contacto com a natureza e, sendo a bicicleta um meio de transporte sustentável, faz todo o sentido existir esta interligação (Federação Portuguesa de Ciclismo, 2016).

Por último, a questão da **hotelaria e restauração**, deve ser tida em conta a necessidade de alimentação mais específica para quem anda de bicicleta e de algum tipo de transporte alternativo caso o hóspede necessite. Existe igualmente uma série de aspetos determinantes na relação com o hóspede, sendo que devem ser disponibilizadas informações úteis e necessárias, bem como conhecer as necessidades dos turistas cicláveis, de forma a se poder oferecer os melhores serviços (Federação Portuguesa de Ciclismo, 2016).

Segundo Gantar et al. (2012), existe uma série de critérios para desenvolver o turismo ciclável, em que alguns vão ao encontro do que foi abordado anteriormente, sendo de destacar os seguintes: infraestrutura como base; existência de padrões de ciclismo para um serviço de qualidade; andar de bicicleta como produto turístico; necessidade de perceber o valor de mercado do turismo ciclável; existência de visitas guiadas para turistas cicláveis; perceber qual a melhor forma de atrair estes turistas específicos e quais as sinergias positivas do turismo ciclável.

Assim, a nível do próprio destino, este deve encontrar-se totalmente preparado para receber turistas cicláveis, pois no primeiro contacto com um local desconhecido é fundamental que estes sejam bem-recebidos, visto que o segmento de turistas cicláveis tem necessidades muito próprias, na medida em que os destinos devem incluir sítios adequados, como serviços de restauração, ou outros tipos de atrações, como passeios a um parque ou locais históricos ou arqueológicos (Beierle, 2011). Assim, como se pode observar na Figura 16, devem ser tidos em conta elementos como serviços de visitantes (a nível de restauração e os seus derivados, alojamento) e atrações (principais pontos de interesse no território).



Figura 16 - Serviços de visitantes e atrações no destino

Fonte: Adaptado de Beierle (2011)

Assim, existindo serviços e atrações para os visitantes, deve-se investigar quais os fatores que influenciam a escolha de rotas e percursos por parte de quem utiliza a bicicleta (Segadilha & Sanches, 2012). A própria escolha das rotas turísticas ou percursos num destino é muito importante. Segundo Segadilha (2014), existem fatores que, normalmente, influenciam na escolha das rotas, sendo eles: características da via, características do tráfego, características do ambiente, características dos ciclistas, características das viagens e características do próprio percurso. A escolha de determinado destino, eventos e da própria viagem varia muito tendo em conta as condições a que os turistas estão sujeitos a passar até chegar ou escolher o local pretendido (Buning & Gibson, 2016).

2.5. Facilitadores do turismo ciclável

O turismo ciclável promove o bem-estar da população, pois a bicicleta é considerada a forma mais ecológica de se viajar e consegue tornar a atividade turística sustentável, trazendo grandes benefícios às regiões (Federação Portuguesa de Ciclismo, 2016). Segundo Weston et al. (2012), existem uma série de impactes positivos que potenciam o turismo ciclável:

- Incentiva o turismo transfronteiriço com impacte ambiental mínimo e um baixo impacte nas distâncias de viagem, tendo um baixo nível de emissões;
- Reutiliza muitas vezes antigos caminhos-de-ferro, da qual resultam ecopistas, e trilhos florestais;
- Estimula o desenvolvimento económico nas áreas rurais que não são áreas de destino turístico;

- Proporciona uma diversificação dos negócios que se fixam na região e que fornecem alojamento, alimentação e bebidas, entre outros, para os turistas;
- Oferece uma forma diferente de viagem de cariz lento e calmo que incentiva o interesse na gastronomia local, património e comunidade em diferentes países e regiões.

O turismo ciclável para além de estar associado à sustentabilidade ambiental também tem outros benefícios. Estes incluem reduções na poluição e no congestionamento do tráfego, regeneração económica e melhoria na saúde (Sustrans, 1999). Certamente que o turismo ciclável é interessante na medida em que promove certos locais mostrando a sua atratividade, e a bicicleta começa a ser vista como um veículo para redescobrir a natureza, cultura e património, e ainda se trata de um tipo de turismo que permite frequentemente a interação com a comunidade local. Segundo Beierle (2011), existem três fatores muito importantes a destacar: a necessidade de se traçar rotas, as condições e cultura de visita.

Assim, é muito importante que num destino exista uma rede ciclável que seja capaz de responder às necessidades daqueles que a utilizam, e para isso existem uma série de princípios que sustentam o seu planeamento: conectividade e adequabilidade; acessibilidade; segurança rodoviária; segurança pessoal; legibilidade; conforto; atratividade e convivialidade (IMTT & GPIA, 2011). Quem também considera que, aquando da elaboração das soluções da rede de mobilidade suave, devem seguir alguns dos aspetos acima mencionados é Viegas (2008). As condições de segurança e conforto durante todo o percurso da viagem são essenciais para quem se desloca de bicicleta. Principalmente rotas e percursos turísticos que estejam inseridos em vias seguras e adaptadas para ciclistas, muitas das vezes são potenciadoras para se conhecer essas áreas através da bicicleta. Pouca atenção tem sido dada ainda às rotas e percursos cicláveis e ao seu potencial para atrair turistas (Cope et al., 1998).

Observando a Tabela 2, na *Hunter Cycling Network*, foram identificados alguns fatores que facilitam o turismo ciclável, nomeadamente: atrações, disponibilização de informações, percursos, transporte público, empresas de turismo, aluguer de bicicletas, alojamento, infraestruturas para guardar e estacionar as bicicletas (Faulks, Ritchie, & Fluker, 2006).

Tabela 2 – Fatores que facilitam as experiências de turismo de bicicleta

Atrações	Atrações construídas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cidade ▪ Restaurantes ▪ Sítios históricos ▪ Alojamento
	Atrações naturais	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vistas panorâmicas ▪ Florestas ▪ Lagos
Disponibilização de informação	Mapas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cópia impressa e eletrónica ▪ Devem incluir informações sobre: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Alojamento; localização dos WC's, lojas e espaços para guardar a bicicleta; descrição do terreno, classificação e superfície dos <i>tracks</i> e as principais atrações
	Sinalização ao longo dos percursos	
Percursos	Variedade na sua extensão	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rotas circulares ou de ida e volta em estradas com pouco movimento ▪ Trilhos noturnos com a existência de vários alojamentos ao longo do percurso ▪ Trilhos noturnos mais longos com alojamento e/ou instalações ▪ Percursos que estejam conectados a pontos de interesse geográfico, histórico e cultural ▪ Percursos que interliguem cidades ou aldeias
	Variedade dos percursos	
Transporte público	Transporte de bicicletas necessário	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comboios ▪ Autocarros ▪ Aviões
Empresas de turismo		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Podem fornecer: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Visitas guiadas; transporte para equipamento e bagagem; serviços de apoio, incluindo alojamento & refeições
Aluguer de bicicletas		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Deve estar disponível perto dos percursos que são promovidos
Alojamento	Alojamento <i>bike-friendly</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pode ser identificado e promovido junto de potenciais turistas cicláveis
Infraestruturas para guardar e estacionar bicicletas	Locais seguros para guardar as bicicletas e equipamentos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cafés e restaurantes ▪ Alojamentos, incluindo em parques de campismo e hotéis
	Estacionamento seguro	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cafés e restaurantes ▪ Alojamentos, incluindo em parques de campismo e hotéis

Fonte: Adaptado de Hunter Cycling Network (2005, citado por Faulks, Ritchie, & Fluker, 2006)

Tendo em conta as **atrações**, estas podem ser construídas (sítios históricos, culturais, alojamento diversificado, ...) ou naturais (vistas panorâmicas, com paisagens únicas, floresta, lagos, ...). No que concerne à **informação**, pode ser providenciada através de mapas, que

devem contemplar toda a informação nuclear do destino, as principais atrações, entre outras, ou sinalética ao longo da rota (Faulks et al., 2006). Os turistas cicláveis sentem-se mais seguros quando lhes é disponibilizada a informação necessária sobre o destino que pretendem visitar, sendo que a promoção assente em diferentes formatos pode permitir uma maior popularidade do destino (Vassi & Vlastos, 2014). No que concerne aos **percursos**, têm de ter variedade na sua extensão (trilhos com vários alojamentos e instalações ao longo do percurso; rotas que liguem sítios geográficos, históricos e culturais de interesse; percursos que liguem cidades ou aldeias), bem como na variedade dos percursos (Faulks et al., 2006). Estes percursos cicláveis têm a eles associadas várias tipologias, na medida em que, quando estão integradas na rede viária, podem ocorrer as seguintes situações descritas na Figura 17.

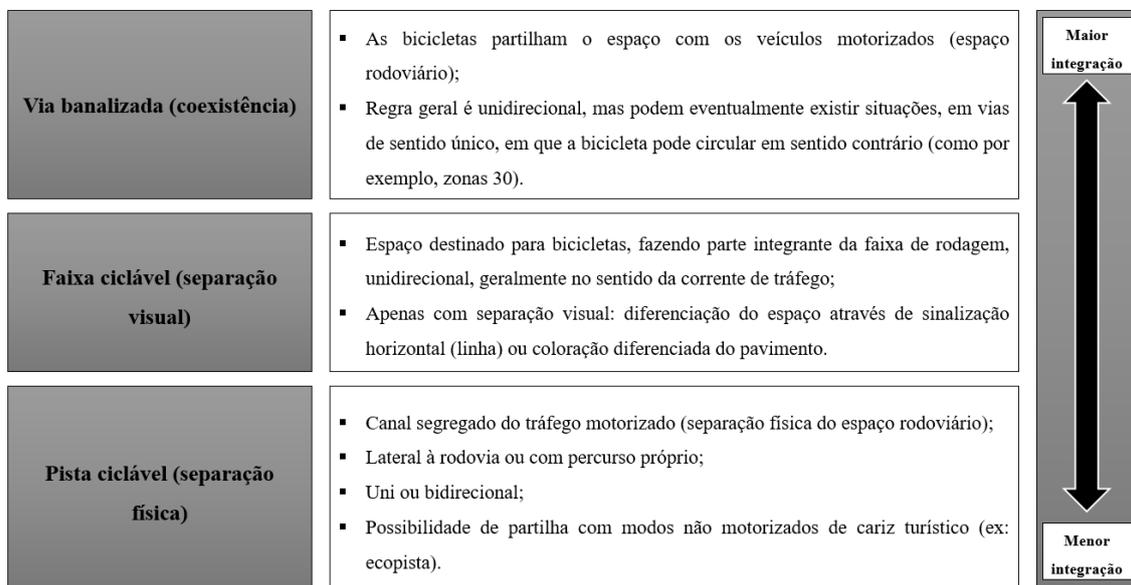


Figura 17 – Tipologia de percursos cicláveis

Fonte: IMTT e GPIA (2011)

Todo o turista ciclável que se sinta seguro em partilhar uma via com outros veículos pode utilizar a via banalizada, ou seja, de coexistência, sendo que a faixa ciclável já dá uma certa segurança nessas vias com tráfego motorizado. A pista ciclável já é completamente segregada da via com tráfego motorizado através de uma separação física, sendo que traz aos turistas cicláveis um maior nível de segurança e conforto, principalmente a famílias com crianças (IMTT e GPIA, 2011).

Outra referência aos percursos cicláveis é feita por Beierle (2011), o qual indica que existem quatro vertentes no que diz respeito aos tipos de estrada frequentados por quem utiliza a

bicicleta, e que podem efetivamente ter impacte na experiência do turista no território (Figura 18).

Ciclovias	Caminhos pavimentados e <i>off-road</i> para uso não motorizado.
Vias exclusivas para bicicletas	Abre sazonalmente com períodos de acesso somente para bicicleta.
Estradas sem bermas	Qualquer via com menos de doze polegadas entre as guias e a borda da estrada.
Estradas com bermas	Qualquer estrada com mais de doze polegadas de estrada entre as guias e a borda do pavimento.

Figura 18 - Tipos de estradas frequentadas pelos turistas cicláveis

Fonte: Adaptado de Beierle (2011)

Perante isto, quer existam ciclovias, vias exclusivas para bicicletas, estradas com ou sem bermas, consoante o desenvolvimento do turismo ciclável em determinado destino, o turista terá de certamente se adaptar (Figura 18). Ao existirem percursos cicláveis que consigam passar junto de vários pontos turísticos de interesse numa certa região, conseguem de forma barata promover e propiciar o desenvolvimento das regiões (Černá et al., 2014).

No estudo realizado por Félix (2012), os inquiridos manifestaram um maior interesse no aumento das ciclovias, infraestruturas viárias e cicláveis (73%), seguido-se as medidas que promovam a redução da velocidade e sensibilização dos próprios automobilistas, como forma de transmitir uma maior segurança a quem utiliza a bicicleta (48%). Já “Bicicletas de uso partilhado”, revelou um menor interesse (6%), para a melhoria das condições cicláveis (Figura 19).

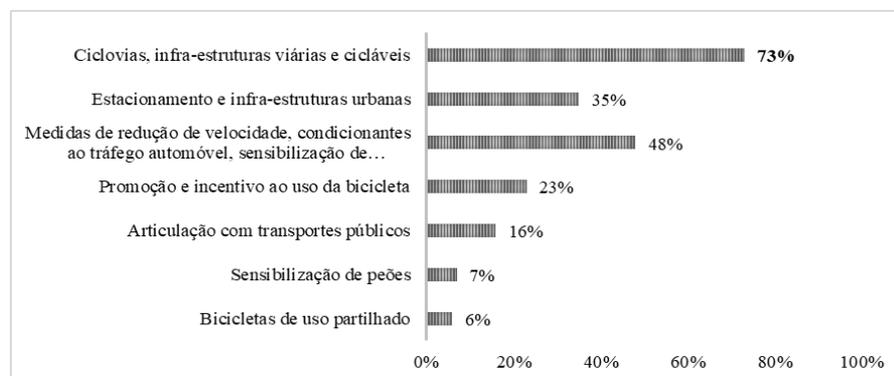


Figura 19 - Políticas, medidas e ações consideradas necessárias para a melhoria das condições cicláveis

Fonte: Félix (2012)

O guia “Ciclovias, Ecopistas e Ecovias Norte de Portugal”, elaborado pelo Turismo Porto e Norte de Portugal, destaca a bicicleta como “um veículo de transporte não poluente e com grande agilidade e versatilidade no terreno, permitindo aos seus utilizadores a descoberta de percursos turísticos na cidade e no campo e em simultâneo a prática de exercício físico” (Turismo do Porto e Norte de Portugal, 2015, p. 6), dando assim destaque às ciclovias, ecopistas e ecovias na região Norte de Portugal (Figura 20).

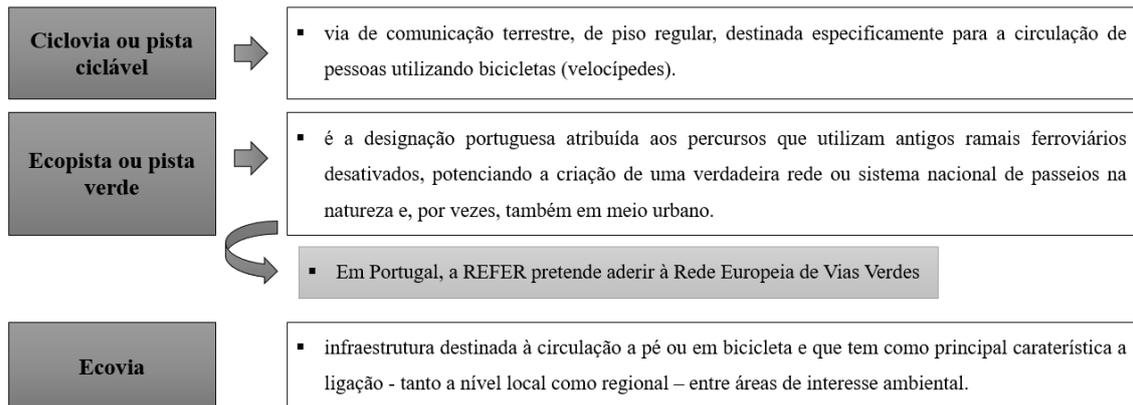


Figura 20 - Definições oficiais dos três tipos de vias possíveis

Fonte: Turismo do Porto e Norte de Portugal (2015)

Ao existirem estas infraestruturas nos destinos, estes terão grande potencial para o turismo de bicicleta, pois permitem evidenciar certos recursos e pontos de interesse que de outra forma seria mais difícil. As ecopistas são um excelente exemplo, apesar de ainda existirem poucos estudos sobre a temática, na medida em que são aproveitados os troços das antigas linhas ferroviárias já desativadas, revitalizando estas estruturas para outros fins a nível turístico e de lazer (Reis & Jellum, 2012). A nível nacional percebe-se que, com a transformação de antigas linhas ferroviárias, estão a ser implementados novos modelos de turismo alternativos que apontam o *cycling & walking* como um elemento potenciador de atividades ligadas ao recreio, sendo portanto necessário a sua devida adaptação para que a sua utilização tenha a qualidade necessária (Bakogiannis, Siti, & Christodouloupoulou, 2018), como se pode constatar nas Figura 21 e Figura 22.

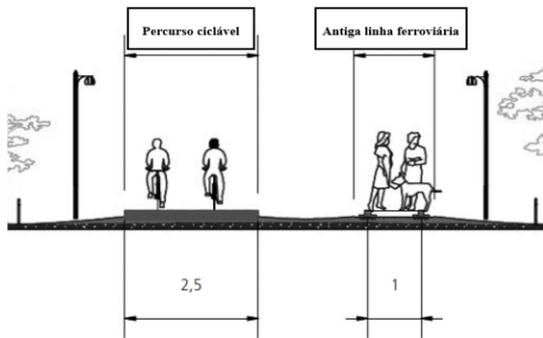


Figura 21 - Distribuição indicativa de utilizações, em partes mais amplas da zona da linha férrea (12-20 metros)

Fonte: Bakogiannis et al. (2018)

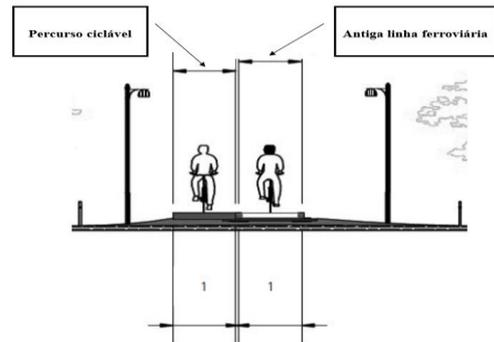


Figura 22 - Distribuição indicativa de utilizações, em partes estreitas da zona da linha férrea (8-12 metros)

Fonte: Bakogiannis et al. (2018)

Percebe-se, assim, que devem ser feitos os investimentos necessários para o desenvolvimento, melhoria e manutenção das vias verdes, sendo essencial a sua promoção, por parte de entidades ligadas ao turismo, por forma a captar turistas, ciclistas e caminheiros, constituindo-se um recurso turístico sustentável que permita observar atrações naturais e culturais desse destino (Palau, Forgas, Blasco, & Ferrer, 2012).

Tendo ainda em consideração as três tipologias destacadas na Figura 20, estas devem estar dotadas de sinalização ao longo da sua extensão para orientar os seus utilizadores, promovendo assim uma maior segurança e boas práticas. Deste modo, devem ser tidos em conta seis sinais de obrigação, três dos quais indicam o final de obrigação, como se pode observar na Figura 23.

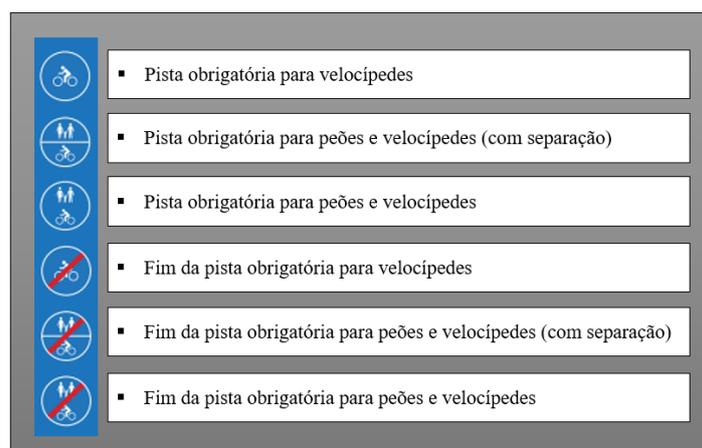


Figura 23 - Sinalizações nas vias acima identificadas

Fonte: Turismo do Porto e Norte de Portugal (2015)

Assim, o principal critério que influencia a escolha da tipologia de percurso ciclável é o tipo de via, sendo que estradas que tenham veículos a praticar velocidades mais elevadas e maior volume de tráfego (densidade) são consideradas mais perigosas para quem utiliza a bicicleta, gerando assim um sentimento de insegurança (IMTT & GPIA, 2011). Existem ainda outros critérios que podem influenciar a escolha da tipologia de percurso ciclável, nomeadamente: características do tráfego; orografia/ relevo; estacionamento; dimensão do arruamento; frequência de interseções (IMTT & GPIA, 2011). No entanto, para que os percursos cicláveis tenham o devido sucesso têm também de oferecer uma variedade de atrações que estejam a distâncias minimamente curtas (Meschik, 2012), sendo que, caso estejam longe, deve-se pensar em planos alternativos interligando outros meios de transporte, caso necessário.

Numa vertente menos urbana e mais rural, é dito que existem um certo conjunto de evidências que apontam para os trilhos e as denominadas vias verdes (“*green ways*”), que conseguem impulsionar as economias locais, trazendo benefícios económicos tanto para os viajantes, residentes locais e a própria área (Lee, 2015). Para atrair turistas a estes lugares torna-se necessário que haja uma contínua manutenção tanto dos próprios caminhos como da sinalética. No entanto, isto não é suficiente, na medida em que para além desta condição, para que todos os elementos fiquem devidamente atualizados para quem utiliza as rotas e caminhos, deve existir uma junção de esforços a longo prazo entre entidades públicas e privadas (Visit Finland, 2013).

Importa destacar também a importância da intermodalidade com a utilização de transportes públicos no destino (Faulks et al., 2006). O fácil acesso ao transporte público ajuda os turistas cicláveis a conseguir fazer viagens mais longas, sendo que a utilização da bicicleta em longas distâncias é mais complicado (Vassi & Vlastos, 2014). É deveras importante existirem outros meios de transporte público alternativos, como o autocarro, comboio ou barco, para quem utiliza a bicicleta e queira conhecer outras áreas. Estes transportes alternativos devem estar dotados com áreas próprias para o transporte da bicicleta, sendo que, no caso dos comboios, uma das formas utilizadas é terem reservadas áreas para quem utiliza a bicicleta possa permanecer com o velocípede (Vassi & Vlastos, 2014). Contudo, ao se tentar oferecer uma experiência combinada (transporte públicos, andar a pé ou de bicicleta), em prol de não usar veículos particulares, é muitas vezes difícil (Speakman, 2005).

Tal como referido anteriormente, é importante a existência de **empresas de turismo**, que forneçam visitas guiadas, transporte para equipamento e bagagem, e serviços de apoio, incluindo alojamento e refeições (Faulks et al., 2006). É de extrema importância que quem visita determinado destino disponha dos serviços necessários, tendo o apoio de empresas especializadas que saibam exatamente aquilo que este necessita, para que tenha a melhor experiência possível.

O destino deve também ser dotado de empresas que disponibilizem **aluguer de bicicletas**, preferencialmente junto dos percursos que permitam utilizar a bicicleta (Faulks et al., 2006). No entanto, também pode existir em determinado destino, um sistema de *bike-sharing*, sendo que o objetivo é integrar a utilização da bicicleta no sistema de transporte. Existem vários potenciais benefícios: aumento das opções de mobilidade; menores custos de implementação e operacionais; redução do congestionamento (tráfego); redução do uso de combustível; aumento do uso de transportes públicos e alternativos (por exemplo, comboio, autocarro, etc.); aumento dos benefícios para a saúde; e maior conscientização ambiental (Shaheen, Guzman, & Zhang, 2010). O acesso gratuito ou de baixo custo a bicicletas específicas, normalmente para viagens de curta distância em áreas urbanas, constitui uma alternativa ao uso de carros particulares (Vassi & Vlastos, 2014).

Em termos do **alojamento**, este deva ser *bikefriendly*, estar identificado e ser promovido junto do seu mercado-alvo (Faulks et al., 2006). Essencialmente na Europa existe um conjunto de selos *bike-friendly* para diversos serviços (alojamento, restauração, etc.), que importa salientar (Apêndice II): *Bed and bike* (Alemanha), *Cyclists welcome* (Reino Unido), *Fietsers Welkom!* (Holanda), *Albergabici system* (Itália), *Accueil vélo* (França), *Swissmobil* (Suíça), *Radfreundliche betriebe* (Áustria), *Cyklisté vítáni* (República Checa), *Vitajte cyklisti* (Eslováquia), *Przyjazny rowerom* (Polónia), *Happy bike Hungary* (Hungria), *Bed&Bike* (Croácia), *Active Denmark* (Dinamarca). Para se usufruir destes serviços há a necessidade de cumprir um conjunto de requisitos que são obrigatórios e outros que são opcionais (Mourek et al., 2011).

Por último, arranjar um sítio **seguro para guardar o equipamento e as bicicletas**, como por exemplo numa garagem adaptada para as necessidades destes turistas, bem como **sítios seguros para estacionamento**, especialmente em cafés, restaurantes e estabelecimentos de alojamento (Faulks et al., 2006). Principalmente em centros urbanos que possuam transportes públicos é comum encontrar estacionamentos para bicicleta, quer nas estações rodoviárias quer ferroviárias, evidenciando assim a importância da integração intermodal de transportes (Vassi & Vlastos, 2014). Existe uma série de critérios no que diz respeito à localização das infraestruturas orientadas para o estacionamento de velocípedes (Figura 24), nomeadamente: situarem-se na envolvente da entrada principal do local a servir; estarem num local visível e que sejam, especialmente durante a noite, bem iluminadas; acessíveis a partir da rede viária; e não interferirem com as áreas pedonais, na medida que se podem tornar obstáculos para quem anda a pé (IMTT & GPIA, 2011).

A nível dos seus suportes, existem várias soluções onde podem ser colocados: via pública, sem cobertura, ou “cacifo” de bicicletas, dando mais segurança a quem utiliza a bicicleta. Para

além da componente principal da bicicleta, devem existir, locais que guardem capacete, mochila, entre outros (IMTT & GPIA, 2011).



Figura 24 – Exemplos de estacionamento para bicicletas

Fonte: CRR e SPW (2009) e Sigrist, Zahnd, Rothenbühler e Diem (2008)

2.6. Diversidade da procura relacionada com o turismo ciclável

O turismo a nível global está a ter um elevado crescimento, onde tem agregado várias tipologias que têm diferentes impactes em diversas regiões do mundo e que estão em constante mutação. Ao longo dos anos o próprio comportamento dos turistas foi-se alterando, fruto das suas próprias motivações e as tendências globais. Esta mudança de comportamentos faz com que as novas tipologias de turistas queiram ter experiências únicas e fazer férias utilizando um meio de transporte sustentável, como a bicicleta. Através deste meio de transporte é possível conhecer o destino com maior detalhe, destacando vários sentidos (audição, tacto, olfacto) (Speakman, 2005).

Na literatura existem vários autores que abordam o turista ciclável, sendo que se percebe que este tipo de turista é muito diversificado. Nem todos os turistas de bicicleta viajam da mesma maneira (Beierle, 2011). Existe uma vasta e fragmentada revisão de literatura acerca do turista ciclável (Bull, 2006; Deenihan & Caulfield, 2014; Dill & Mcneil, 2012; Downward & Lumsdon, 2001; Lee, 2015; Pedrosa, 2016; Ritchie et al., 2010; Segadilha, 2014; Segadilha & Sanches, 2012), onde destacam uma série de dimensões na análise do turista ciclável.

Importa salientar que existem diferenças entre turistas de bicicleta, que utilizam a bicicleta recreativamente, e outros que o fazem a nível desportivo (Simonsen et al., 1998, p. 21):

- Turista ciclável: “é uma pessoa de qualquer nacionalidade, que em algum momento durante as suas férias usa a bicicleta como meio de transporte, e para quem o ciclismo é uma parte importante dessa viagem”.
- Turista desportivo: “Para os ciclistas cuja principal característica da sua visita são corridas de ciclismo [...] não são considerados cicloturistas, mas turistas desportivos cujo principal objetivo da viagem são as corridas”.

Andar de bicicleta é claramente feito de diversas formas e níveis, tanto para quem a utiliza de forma recreativa como pela vertente desportiva e de competição (Bull, 2006), causando impactes nos locais que visitam. Os seus utilizadores vão mais a lojas, cafés, negócios e restaurantes locais do que utilizadores de outros meios de transporte para visitar um destino (Blondiau et al., 2016). Existem vários turistas cicláveis que optam por explorar e descobrir áreas pouco conhecidas, sendo que normalmente essas áreas estão localizadas em montanhas ou em áreas geográficas com características diferentes, como é o “Loire à Vélo” (França) ou a “Ecovia Litoral” (Algarve) (Gazzola et al., 2018). Assim, os turistas cicláveis dão importância ao ecoturismo, pois o fenómeno do turismo ciclável permite que se viaje de uma forma amiga do ambiente (Meschik, 2012). A própria qualidade das bicicletas, acessórios e equipamentos, em conjunto com a dificuldade dos percursos e estes estarem inseridos em sítios pouco explorados, contribuem para o aumento do prestígio associado à prática ciclável (Bell, 2018). Os turistas cicláveis têm uma maior preferência em passar as suas férias a descobrir territórios pouco conhecidos ou remotos (Gazzola et al., 2018).

A investigação levada a cabo por Pedrosa (2016), relativamente à tipologia dos turistas cicláveis, destaca várias dimensões: motivação; frequência da utilização da bicicleta; atividades realizadas; padrões de viagem; padrões de gastos económicos; e o tipo de bicicleta. Sendo estes fatores intrínsecos ao turista, importa também perceber aquilo que o destino oferece a estes turistas, ou seja, o turista que utiliza a bicicleta como objetivo principal da viagem está dependente daquilo que o destino poderá oferecer.

Alguns investigadores classificaram indivíduos que utilizam a bicicleta para entender melhor o seu comportamento, sendo que para categorizar estas pessoas usaram a frequência de utilização como fator (Dill & Mcneil, 2012). Lee (2015) já interliga fatores intrínsecos e fatores extrínsecos aos turistas, que podem ser divididos em diferentes segmentos de mercado com base em vários fatores: demografia, frequência da viagem, distância percorrida por dia, velocidade, motivação, localização preferida, preferência por restauração e alojamento, tipos de *amenities* e orçamento por dia.

Assim, percebe-se que, dada a diversidade deste tipo de turistas, torna-se muito importante para a economia local (Blondiau et al., 2016). Para além da importância que dão ao “pedalar”, têm de ser atraídos pela natureza e pelas diferentes experiências que podem encontrar ao longo do caminho (Gantar et al., 2012). Associado à importância pelo meio ambiente, para quem utiliza a bicicleta, o meio de transporte que utilizam tem de ter benefícios ambientais, que seja uma atividade mental e fisicamente relaxante, barata e saudável (Heinen et al., 2011). É uma experiência turística que envolve diferentes características: visitante, bicicleta, percursos cicláveis e uma variedade de infraestruturas de apoio à atividade, sendo que é percebida pelo visitante como parte integrante de um passeio ou das próprias férias (Downward & Lumsdon,

2001). Na investigação levada a cabo por Marcussen (2009), este fez uma categorização dos turistas cicláveis, tendo em consideração a duração da sua estadia:

- Um dia, nenhuma pernoita: são colocados na categoria de excursionistas;
- Uma ou mais noites, um alojamento: são colocados na categoria de ciclistas que vão de férias;
- Duas ou mais noites, dois ou mais locais de alojamento: turistas cicláveis monádicos.

Seguindo esta linha de pensamento, existem maneiras diferentes de utilizar a bicicleta como é demonstrado na Figura 25: para efeitos do dia-a-dia, pela vertente desportiva e para a vertente associada ao recreio. Assim, em relação aos indivíduos que utilizam a bicicleta na vertente recreativa, tal pode corresponder a uma saída próxima (passeio em família) como a um itinerário com vocação turística, usualmente em sítios específicos para andar de bicicleta ou em estradas com baixo tráfego (SPW, 2009).

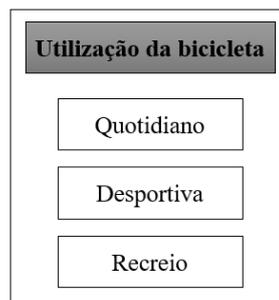


Figura 25 - Diversidade na utilização da bicicleta

Fonte: Elaboração própria com base em SPW (2009)

Foi dada uma perspetiva semelhante por parte do Ministerium für Wirtschaft und Arbeit (2008) e Marcussen (2009), dando enfoque que a utilização da bicicleta pode ter quatro vertentes: profissional (como transporte e como equipamento desportivo); no quotidiano (pode ser utilizada regularmente ou não); em lazer (pode ser utilizada intensivamente ou esporadicamente) e durante as férias (tendo destaque como atividade principal durante as férias ou então sendo apenas uma atividade complementar a essas férias) (Marcussen, 2009; Ministerium für Wirtschaft und Arbeit, 2008).

Percecionando as características dos ciclistas, é ainda possível criar categorias para os turistas cicláveis, sendo elas definidas com base no nível de experiência, na perceção de risco e perigo, e nos comportamentos (em áreas de tráfego) (IMTT & GPIA, 2011). Tendo em consideração a frequência de prática, existem quatro categorias: ciclistas esporádicos, ciclistas ocasionais, ciclistas frequentes e ciclistas entusiastas (CBI Ministry of Foreign Affairs, 2015). É

dada ênfase a outras tipologias: jovens com interesse por BTT que são viciados em adrenalina; famílias entusiastas com filhos; homens de meia idade com fatos próprios em lycra; homens e mulheres mais velhos mas que são ativos e aventureiros (Bell, 2018). Na Nova Zelândia, que apresenta cada vez mais potencial para o desenvolvimento do turismo ciclável, tendo grandes investimentos e desenvolvimentos para esta tipologia de turismo, o *Tourism New Zealand* (2017) especifica os seus grupos-alvo para o turismo ciclável:

- Ciclistas em recreio: com 45 ou mais anos de idade oriundos da Austrália, Reino Unido, Estados Unidos da América e Alemanha, que veem as atrações naturais/cénicas como as principais razões para viajar. São geralmente bem viajados, financeiramente seguros e muito interessados em experimentar outras atividades com a bicicleta.
- Entusiastas do BTT: com idades entre os 25 e 40 anos, da Austrália essencialmente, que estão à procura de novos desafios. Estes visitantes geralmente viajam em pequenos grupos e podem procurar atividades competitivas e com adrenalina para complementar a sua experiência de *mountain bike*.

Em média, os turistas cicláveis na Nova Zelândia gastam mais na sua visita do que os turistas ditos normais (US \$ 4.900 em comparação com US \$ 3.900); têm tendência a ficar mais tempo (cerca de 33 dias em comparação com um visitante médio que fica em torno de 16 dias); os turistas cicláveis internacionais tendem a ter um maior nível de interesse em atividades ligadas à aventura durante a sua estadia, assim como a integrar atividades ligadas ao enoturismo (Tourism New Zealand, 2017).

Assim, estes ciclistas, quando chegam ao destino, vão adaptar os seus padrões de prática de bicicleta, consoante a frequência de prática. Dos segmentos analisados, percebe-se que os ciclistas esporádicos conseguem superar qualquer um dos outros segmentos, e que os ciclistas ocasionais são o segundo maior segmento (CBI Ministry of Foreign Affairs, 2015).

Para além desta categorização existem muitas outras, como é o caso de um estudo feito na cidade de Portland nos EUA, que indica que existem cerca de quatro tipos de ciclistas: “*strong and the fearless*”, “*enthused and confident*”, “*interested but concerned*”, e “*no way no how*” (Dill & Mcneil, 2012). Há consideravelmente muitas maneiras de se segmentar o mercado de turismo ciclável. Segundo pesquisas realizadas para o Posto de Turismo de *East of England*, sugere-se que a maneira mais útil de segmentar o mercado é com base na frequência com que as pessoas andam de bicicleta na vertente de lazer, sendo que assim consegue-se perceber (Sustrans, 1999):

- O tipo de turismo ciclável que as pessoas estão mais interessadas;
- As distâncias que irão percorrer;
- Os produtos de turismo ciclável de que necessitam.

Segundo oito estudos de mercado de cinco países diferentes analisados por Palós e Troyano (2014), o turista ciclável tem uma idade média de 45-55 anos; é maioritariamente homem (60%); tem o ensino secundário e, grande parte, o ensino universitário; prefere viajar em grupos de dois (50%), sozinho (20%) ou em grupos de 3 a 5 pessoas (20%); e por, último, tem como rendimento anual entre 24.000 e 36.000 euros (Palós & Troyano, 2014; Weston et al., 2012). Meschik (2012) também considera que existe uma associação entre o nível de educação e o rendimento, revelando que os turistas cicláveis estão mais predispostos a pagar férias mais caras. Outros investigadores destacam a importância do impacto económico que o turismo e o ciclismo de lazer podem trazer, destacando sete segmentos de mercado, onde os segmentos que correspondem aos “*far holidayers*” e os “*near holidayers*” são os que efetuam mais gastos por pessoa e estadia, em comparação com os restantes segmentos (Figura 26):

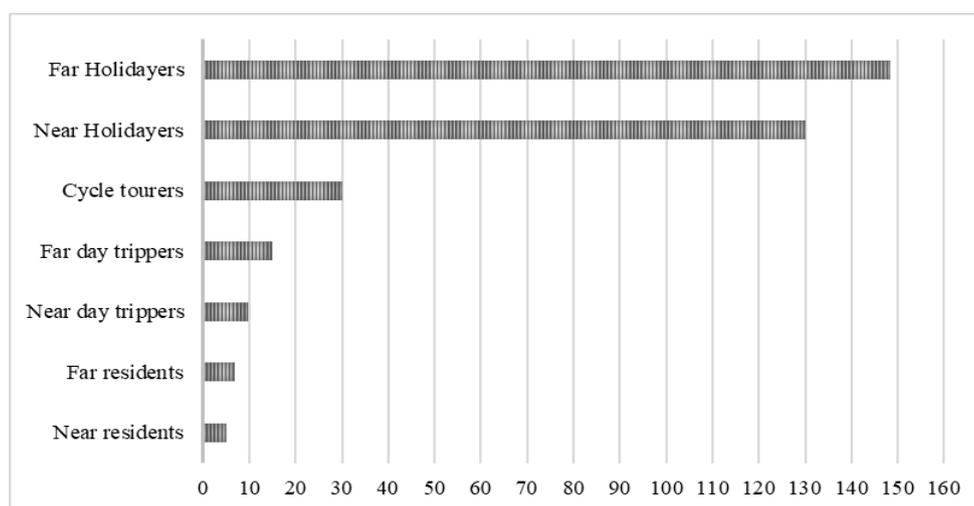


Figura 26 - Gastos por pessoa e por estadia dos segmentos de turismo e ciclismo de lazer

Fonte: Weed et al. (2014)

Para acrescentar a esta informação, estes turistas gostam de andar de bicicleta como uma forma de desporto ou exercício físico, gostam de estar perto da natureza e geralmente organizam as suas viagens e alojamento sozinhos (CBI Ministry of Foreign Affairs, 2015). Os turistas com características mais jovens, do género masculino, que possuem uma ou mais bicicletas, têm maior probabilidade de escolher uma estrada que não reúna os requisitos ou infraestruturas indicadas para bicicletas, enquanto turistas mais velhos, do género feminino, que não possuem nenhuma bicicleta, têm maior probabilidade de escolher ciclovias ou vias com tráfego segregado, pois dá-lhes um maior nível de conforto e segurança (Deenihan & Caulfield, 2014).

A nível nacional, uma investigação levada a cabo por Félix (2012), tendo por base uma amostra de cerca de 1.000 utilizadores da bicicleta na cidade de Lisboa, através da

administração de inquéritos, conseguiu-se identificar três perfis distintos: principiantes, praticantes de desporto de fim-de-semana e *commuter* (viajante habitual entre local de residência e local de trabalho), tendo sido caracterizados segundo o perfil sócio-demográfico, comportamento na condução, preferência na escolha de percursos, e as suas necessidades e anseios.

Como se pode constar pela Figura 27, o destino ciclável pode ser visto de diferentes perspetivas, tendo em consideração as diferentes motivações e pontos de vista dos seus utilizadores, ou seja, para os turistas tem uma finalidade e para os residentes tem outra (Marcussen, 2009). Primeiramente antes das infraestruturas estarem devidamente adaptadas para os turistas, também devem estar já aptas para os residentes utilizarem.



Figura 27 - Pirâmide de objetivos para um destino ciclável

Fonte: Adaptado de Krieger (2009) e Marcussen (2009)

Relativamente aos padrões destes turistas, podem ser classificados de acordo com a sazonalidade, a duração da estada no destino, a duração e distância da atividade ciclável por dia, o alojamento usado e a própria bicicleta que utilizam (Weston et al., 2012). Antes de chegar ao destino, torna-se necessário primeiramente fazer todo o planeamento da viagem. Atualmente existem várias empresas que organizam viagens já com pacotes de experiências incluídos, bem como existe a opção de se fazer viagens independentes com cariz mais aventureiro, as “*self-guided tours*”, isto também vai depender se o próprio turista tem características mais psicocêntricas ou aloccêntricas (Figura 28).



Figura 28 - Viagens organizadas e viagens auto-guiadas

Fonte: Elaboração própria com base em VisitPortugal (2013)

A fim de melhorar a percepção e experiência dos turistas cicláveis no destino, devem ser oferecidas várias infraestruturas de apoio ao longo dos percursos (Han et al., 2017). No decorrer desse processo de planeamento, o turista está dependente daquilo que o destino tem efetivamente para oferecer. Os turistas cicláveis tendem a escolher os seus possíveis destinos de férias, com base: (i) na prática da bicicleta (incluindo a extensão, o nível de dificuldade e o tipo de rota); (ii) nos apoios e serviços ao longo do percurso (disponibilidade de bons mapas, alojamento e restauração); e, por último, (iii) nos pontos turísticos próximos e as próprias características do destino (Gantar et al., 2012). Este tipo de turistas, muitas vezes, tem tendência para viajar para zonas onde se sentem bem-vindos, tanto pela interação com as comunidades, como pela própria qualidade das estradas e infraestruturas (Beierle, 2011). Se determinado destino que queiram visitar não apresentar as infraestruturas necessárias, então a probabilidade de visitarem esse local é bastante menor.

Numa investigação levada a cabo por Meschik (2012), percebe-se que o turismo ciclável tem impacte perceptível nas economias da região do Krems, Áustria junto ao rio Danúbio. Ao longo do percurso ciclável do Danúbio, o valor médio gasto por turistas cicláveis (por dia) foi estimado em 65,70 euros, sendo que por dia percorrem, em média, cerca de 50 km (Meschik, 2012). Os gastos são distribuídos ao longo do percurso ciclável, promovendo o desenvolvimento de infraestruturas turísticas necessárias para este segmento, uma vez que a bicicleta permite conhecer e interagir melhor com o destino, dando os turistas primazia à gastronomia regional e ao enoturismo (Meschik, 2012). Segundo Bell (2018), tem-se observado, especialmente em aeroportos e estações ferroviárias, um maior número de turistas cicláveis a levarem as suas próprias bicicletas (Bell, 2018), existindo necessidade de serem tomadas as providências para que o transporte das bicicletas seja feito da forma mais segura.

O tipo de turista que utiliza bicicleta é um tanto ou quanto diferente do turista dito “normal”; tem diferentes necessidades, nomeadamente uma maior probabilidade para escolher destinos que o desafiem a vivenciar experiências únicas, podendo-se encaixar na categoria dos

alocêntricos. No modelo de Plog (Figura 29), os turistas psicocêntricos tendem a ser cautelosos e conservadores, normalmente têm uma rotina e estilo de vida que tem cariz invariável, sendo que não vão escolher destinos que não conheçam e não estejam familiarizados. Os turistas de cariz alocêntrico, são intelectualmente curiosos e querem explorar, sendo quem tomam decisões quase espontâneas e são muito ousados (Plog, 2001).

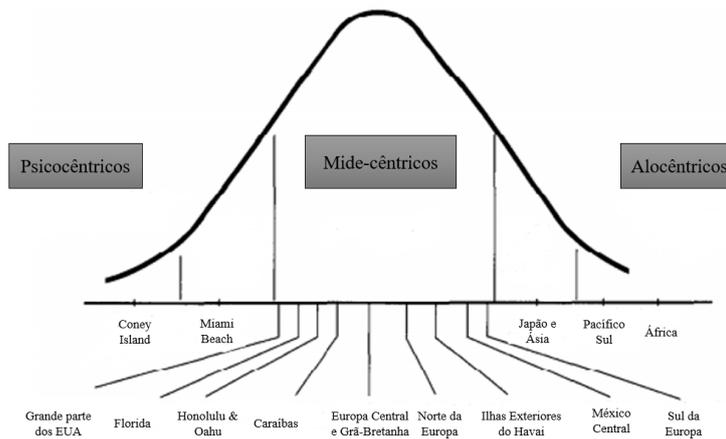


Figura 29 – Modelo de Plog

Fonte: Plog (2001)

Os agentes da oferta necessitam de perceber o comportamento dos turistas cicláveis, para poderem modelar as suas ofertas entre os diversos *stakeholders*. Assim, tendo como exemplo o caso do Reino Unido, foram selecionadas algumas sugestões para desenvolver e promover o produto de turismo ciclável nesse país (Sustrans, 1999):

- Desenvolvimento de infraestruturas seguras e convenientes, e ciclovias atractivas para várias tipologias do turismo ciclável, com ênfase em percursos sem trânsito (sendo mais seguros) e rotas circulares;
- Facilitação do acesso mais seguro e fácil para os ciclistas, tanto dentro como fora das áreas urbanas e semi-urbanas;
- Sinalização visível e com coerência junto aos percursos e rotas, evitando que os ciclistas se percam;
- Possibilidade de intermodalidade, com a facilidade das pessoas que têm bicicleta poderem usar transportes públicos;
- Necessidade de existir aluguer de bicicletas, bem como alojamento “*bike-friendly*”;
- Desenvolvimento de uma cultura mais favorável a quem utilizar a bicicleta dentro da indústria do turismo.

Weed et al. (2014) também consideram importante que existam infraestruturas de qualidade dedicadas ao turismo ciclável, devendo ser integradas na estratégia de captação de turistas cicláveis.

As bicicletas estão a tornar-se um meio de transporte cada vez mais popular (Černá et al., 2014). Muito devido à tradição europeia, o turismo de bicicleta chega a ser mais popular do que na América do Norte (Pratte, 2006). O crescimento do turismo ciclável é apoiado por várias tendências, nomeadamente: crescente bem-estar, a popularidade das viagens sustentáveis e a crescente preocupação dos turistas com o fenómeno do aquecimento global (Visit Finland, 2013). Especialmente em territórios não muito explorados, o turismo ciclável consegue abarcar três dimensões: económica, ambiental e social (Figura 30). Permite gerar oportunidades de emprego e competitividade no território, e conservar e valorizar o meio ambiente, integrando as questões da sustentabilidade, bem como promovendo uma maior interação com as comunidades, sendo que a integração com entidades públicas e privadas é crucial.

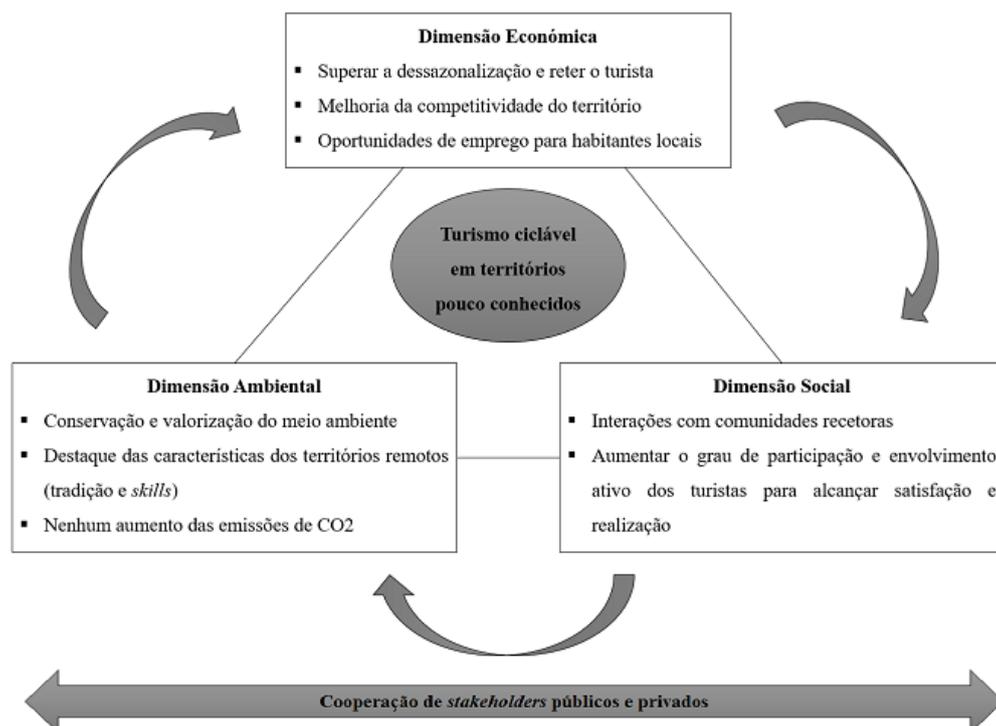


Figura 30 - Dimensões do turismo ciclável

Fonte: Adaptado de Gazzola et al. (2018)

No entanto, embora haja potencial para o desenvolvimento do ciclismo como um produto turístico, existe em grande parte das vezes, especialmente em destinos que tenham atrações e recursos turísticos afastados, a necessidade de transportar as bicicletas e equipamentos para

diferentes lugares, pondo assim em causa a sua suposta prática sustentável (Dickinson & Robbins, 2009).

Importa ainda perceber que tipo de modalidades existem e quais as mais importantes para este estudo. Estas modalidades conseguem-se adaptar em torno da própria utilização da bicicleta, tanto para a vertente desportiva quanto recreativa. Segundo a Union Cycle Internationale (UCI), destacam-se oito modalidades (Figura 31), sendo que as mais importantes para este estudo são BTT e ciclismo de estrada.

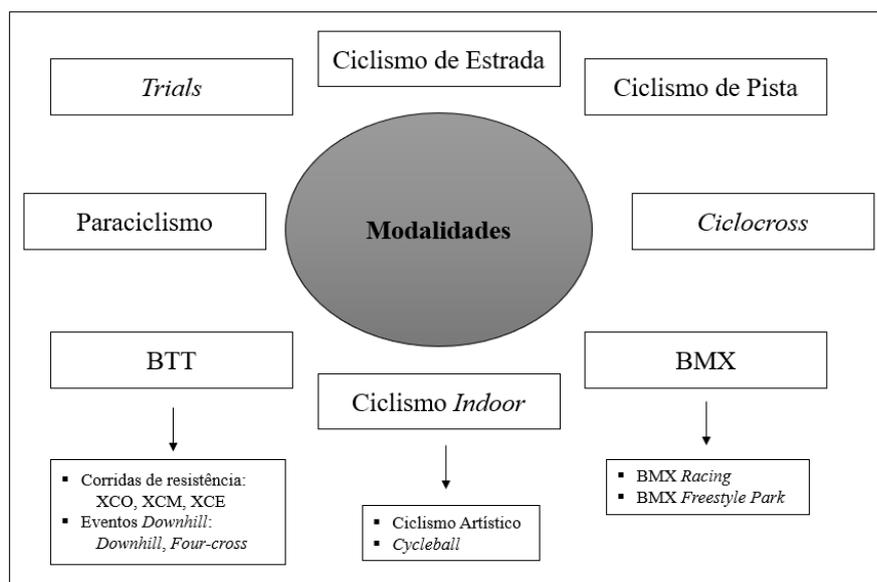


Figura 31 - Tipologia das modalidades

Fonte: Elaboração própria com base em UCI (2016)

É através de grandes eventos que se consegue atrair grande parte dos entusiastas pela bicicleta, sendo que a *Destination British Columbia*, indica qual a modalidade mais importante: bicicleta todo o terreno (BTT) ou *mountain bike* (MTB), existindo vários tipos: *downhill*, *cross-country* (XC), *freeride* (FR), *dirt jump* (DJ), *all mountain* (AM), *rails-to-trails* e *mountain bike touring* (Destination British Columbia, 2015). As próprias comunidades e organizações de turismo reconhecem que o turismo de *mountain bike* gera atividade económica (MBTA, 2015).

Para além das modalidades, segundo a Federação Portuguesa de Ciclismo (2016), importa conhecer os principais tipos de bicicletas mais comuns de serem encontradas, estando divididas pelos segmentos: estrada, BTT e “*touring*” (Figura 32). Relativamente às bicicletas de estrada, estas são mais leves e rígidas; têm componentes em carbono e alumínio, existindo bicicletas de topo com sistemas eletrónicos de mudanças; e pesam entre 6,8 e 10 kg. As bicicletas de BTT são mais pesadas e mais rígidas; têm componentes em carbono e alumínio, como as de estrada;

têm suspensão à frente ou total; e pesam entre 10 e 15 kg. Por fim, as bicicletas de “*touring*” são tendencialmente menos leves e menos rígidas; têm componentes em aço, carbono e alumínio; contêm suportes para sacos e alforjes; não têm suspensão ou têm apenas à frente; têm mais opções de desmultiplicações, com pedaleiras triplas, adaptadas especialmente para quem quer passear (Federação Portuguesa de Ciclismo, 2016). Visto que a utilização da bicicleta em si não polui o ambiente, sendo um meio de transporte que apela à ecologia, podem ser consideradas ainda outras tipologias de bicicletas, sendo: tradicionais, bicicletas *tandem* e as bicicletas *carrier* (Roman & Roman, 2014).



Figura 32 - Exemplos de tipos de bicicletas segundo a modalidade praticada

Fonte: Elaboração própria com base em Federação Portuguesa de Ciclismo (2016), Go By Bike (2015), Todo Bici (2014) e Retto (2018)

2.7. Conclusão

Constatou-se que os transportes têm um grande impacto no turismo, sendo que sem eles o desenrolar da atividade turística era muito mais difícil. Apesar de para o turismo serem considerados mais importantes os meios de transporte rápidos, mas poluentes, a bicicleta tem um papel aqui fundamental enquanto amiga do ambiente, e consegue ser impulsionadora do crescimento e desenvolvimento dos territórios. Esta consegue estar diretamente conectada com a sustentabilidade e ecologia. Ainda existem poucas investigações que abordem (exclusivamente) a temática do turismo e transportes, os quais são muito importantes para a revitalização dos destinos, pois transmitem vários benefícios.

É necessário que sejam incentivadas medidas que promovam os modos suaves, fazendo com que as pessoas utilizem mais a bicicleta no seu quotidiano, o que se irá refletir nas suas escolhas, a nível de meios de transporte, quando chegam a determinado destino, podendo fazer assim da bicicleta uma experiência turística. Por ser flexível e fácil de estacionar, na Finlândia a bicicleta é muito utilizada, sendo o principal destino do turismo ciclável a nível europeu, devendo ser assim um caso de estudo para os restantes países que decidam apostar neste

mercado. Em Portugal, com incidência na região norte, visto ser onde está inserida Chaves, que integra a Eurocidade, ocupa o terceiro lugar a nível nacional no que diz respeito ao peso da utilização da bicicleta.

Nitidamente que os destinos devem preparar a sua oferta e terem infraestruturas capazes de coincidir com aquilo que as pessoas necessitam. É muito importante também que existam parcerias, especialmente de cariz público-privado, sendo que vão permitir uma maior partilha e geração de conhecimento, impulsionando os produtos que estão a desenvolver. Este tipo de dinâmicas é especialmente importante em comunidades transfronteiriças.

Existem fatores que possibilitam a que um determinado destino tenha sucesso a nível ciclável, especialmente a envolvimento de infraestruturas, alojamento e restauração, e serviços de apoio aos turistas. A par disto têm-se os principais fatores que facilitam as experiências no turismo de bicicleta: atrações, informação, rotas, transporte público, empresas de turismo, aluguer de bicicletas, alojamento e infraestruturas para guardar e estacionar as bicicletas.

Os percursos cicláveis são os mais destacados como infraestruturas que um destino deve ter, especialmente para quem utiliza bicicleta. Estas infraestruturas primeiramente devem estar aptas para a utilização dos residentes, porque se não estiverem devidamente desenvolvidas para estes, também não vão estar preparadas para os turistas, sendo assim um possível impedimento para o desenvolvimento do turismo ciclável.

O turismo ciclável é ainda um fenómeno pouco estudado em contexto académico, a literatura é muito fragmentada e dividida entre vários especialistas. Assim, também o mercado dos turistas cicláveis é bastante complexo, segmentado e multidiversificado, existindo diferenças especialmente entre a vertente recreativa, desportiva e no quotidiano, sendo que os turistas que vêm mais de longe têm uma maior probabilidade de ficar mais tempo no destino e consequentemente mais tendência para gastar.

Capítulo 3. Turismo e cooperação transfronteiriça

3.1. Introdução

Este capítulo aborda a temática relacionada com o turismo e a parte fronteiriça, nomeadamente perceber a importância das fronteiras para este estudo, bem como a influência que certas atrações ou fenómenos têm junto das fronteiras. Ao abordar-se as fronteiras também se torna essencial mencionar as regiões transfronteiriças como áreas propícias para o desenvolvimento do turismo, assim como o conceito associado ao turismo e cooperação transfronteiriça, e, por último, qual a importância da cooperação transfronteiriça para o desenvolvimento do turismo.

3.2. A importância das fronteiras e o seu poder de atração

As fronteiras sempre foram consideradas importantes desde que o ser humano começou a ter a necessidade de definir o seu território, sendo que estas começaram a ter diferentes alterações ao longo dos tempos, nomeadamente a nível da delimitação, demarcação, reconfiguração e até da sua remoção, sendo afetadas pelas diferentes conjunturas (Silva, 2015). No século XX, na Europa (central e de leste), muitos países viram as suas fronteiras constantemente alteradas várias vezes, fazendo com que existissem com frequência modificações significativas de cariz político e social (Amaral, 2016). Estas alterações permitiram formar continentes, países, regiões, cidades, municípios e localidades; até mesmo nas próprias habitações existe a necessidade de colocar uma fronteira entre o nosso território e o do vizinho.

Já existem estudos acerca da temática das fronteiras, no entanto, existe uma multiplicidade e complexidade de temas, definições e palavras-chave em torno do estudo das fronteiras (Trillo Santamaría & González, 2011).

Não entrando pela vertente geopolítica que se rege em torno das fronteiras, estas conseguem ter uma abordagem multifacetada relativamente ao seu conceito (Seabra, 2012). Sendo que na multiplicidade de conceitos que integram o fenómeno das fronteiras, é possível afirmar que estas possuem um carácter dualista, sendo “limites dos países a nível geográfico e territorial; em muitos casos, e ao longo da Europa, as afinidades culturais permanecem além-fronteiras” (Cunha, 2016). Esta diversidade de abordagens em torno das fronteiras, faz com que tenham inúmeras funções. Assim, são ao mesmo tempo barreiras para o mundo exterior, protegem e passam a sensação de aprisionamento, podem ser áreas de oportunidade e / ou insegurança, zonas de contato e / ou conflito, de cooperação e / ou competição, sendo que se podem modificar com o tempo e o próprio lugar (Anderson & O’Dowd, 1999). O termo “fronteira” é considerado um recurso com importância para o desenvolvimento do turismo, em termos de investimento e marketing (Prokkola, 2010), visto que, da perspetiva do turista, significa

prestígio, pois está muito perto de outro país e, por outro lado, também se pode “apelar”, no caso das eurocidades¹, a uma região “sem fronteiras” no qual os visitantes podem estar sem nenhum constrangimento associado. O fenómeno do turismo tornou-se uma das indústrias pioneiras a nível transfronteiriço, pois a própria questão do viajar e adquirir novas experiências sempre incentivou as pessoas a atravessar fronteiras (Prokkola, 2007). As fronteiras podem ainda ser consideradas: “*municipal, township, county, provincial, state or international*” (Timothy, 1995, p. 525), ou seja, qualquer viagem em si quase sempre envolve a necessidade de ter de atravessar uma fronteira, independentemente desta ser internacional ou subnacional (Prokkola, 2010). Para Silva (2015, p. 69), a fronteira “é muitas vezes imaginada e percecionada como um espaço territorial em si e não apenas uma linha desenhada no território”.

As fronteiras têm principalmente cinco funções: marcam os limites da soberania nacional; têm uma função económica importante, sendo que filtram o fluxo de determinados produtos dentro e fora de um país; controlam o fluxo de pessoas; são barreiras ideológicas; e, por último, funcionam como linhas de defesa militar (Timothy & Tosun, 2003). Muito influenciadas pelas diferentes conjunturas socioeconómicas e políticas, as fronteiras foram alterando a sua funcionalidade (Seabra, 2012), que vão mudando e adaptando a novas realidades. Muitos dos territórios junto às fronteiras sofreram inúmeras alterações ao longo do tempo, tanto podendo pertencer a um país num momento e depois a outro. Isto em certas regiões do planeta, que se encontram em guerra, acontece com muita frequência. Por outro lado, em regiões que estão estáveis e são propícias para o desenvolvimento, o turismo começou a ter maior influência, tendo assim transformado esses territórios em destinos turísticos e lugares de cooperação, na maioria situados na Europa (Liberato, González, & Liberato, 2016).

A própria denominada “era da globalização” tem instigado à mudança a nível geral, mas também afetou muito as fronteiras, sendo que esse fenómeno fez com que se permitisse mais facilmente uma maior interligação entre países (Gelbman, 2008). Esta nova era claramente deu mote para o turismo poder ser desenvolvido numa outra escala com dimensão global, pois começaram a existir novas formas de comunicação e cooperação, que fizeram com que algumas zonas do planeta pudessem de certa forma cooperar entre si através do desenvolvimento turístico comum.

Na Europa, com o fim dos regimes de cariz ditatorial e com a posterior adesão à Comunidade Económica Europeia (CEE), houve uma mutação na forma de percecionar a fronteira, sendo que o Tratado de Schengen possibilitou a livre circulação de pessoas, bens e serviços, dando assim uma liberdade que antes não existia (Cunha, 2016). Em 1985, cerca de

¹ Existem sete eurocidades: Communauté Urbaine Lille Métropole (França); Eurocidade Basca Bayonne – San Sebastián (França – Espanha); Eurodistrito Regio Pamina (França – Alemanha); Eurodistrito Saar-Moselle (França – Alemanha); Eurodistrito Strasbourg-Ortenau (França-Alemanha); Tornio-Haparanda (Suécia – Finlândia); Trinational Eurodistrict Basel (França – Alemanha – República Checa) (AECT, 2018f).

cinco países pertencentes à União Europeia assinaram um acordo, denominado “Acordo de Schengen”, no qual pretendia eliminar as fronteiras internas entre os países, fomentando assim a cooperação. Perante esta inovação, grande parte dos países que pertenciam à União Europeia deram origem ao espaço Schengen, em que quem pertencesse a esse espaço deixaria de ter controlo ao longo das fronteiras comuns (Comissão Europeia, 2013). Como consequência positiva, as pessoas podem assim circular livremente entre os países do espaço Schengen sem terem de mostrar o passaporte. Assim, facilitou-se a disseminação da atividade turística pelos territórios, sem quaisquer constrangimentos. Um dos pilares fundamentais da União Europeia “é criar um espaço sem fronteiras internas, no qual as pessoas possam circular, residir e trabalhar livremente, sabendo que os seus direitos são plenamente respeitados e que a sua segurança é garantida” (Comissão Europeia, 2013, p. 1).

No caso do turismo, o fenómeno em si não tem barreiras, no entanto, podem existir alguns impedimentos, nomeadamente no que diz respeito às fronteiras, que podem ser consideradas barreiras em certas regiões do planeta (Timothy, 1995). Muitas das vezes as entidades que gerem os territórios não querem ou não podem estabelecer contacto com o outro lado da fronteira. Prokkola (2010) defende que as fronteiras servem como restrições para viajar, pois fora da União Europeia é necessário passaporte e vistos, que são considerados constrangimentos para quem viaja. Assim, desde 1990, os programas INTERREG (atual *European Territorial Cooperation*) têm sido parte das políticas de coesão e sido a chave para ajudar as regiões a resolver os seus problemas e a partilhar o seu conhecimento com o resto da Europa (Comissão Europeia, 2011), disseminando a ideia de união. É frequente a referência às fronteiras como “uma linha que divide países, pessoas, mas para quem vive perto da fronteira essa linha de separação torna-se menos visível, dada a facilidade com que a atravessam diariamente, pelo aumento da permeabilidade do território” (Liberato et al., 2016, p. 1).

A importância que as fronteiras têm e o seu poder de atração têm levado a ser estudadas por alguns autores (e.g. Gelbman, 2008; Maiz-Bar et al., 2015; Prokkola, 2007; Timothy, 1995; Trillo Santamaría & González, 2011). No entanto, Holdich (1916) tem uma visão muito centrada, na medida em que considera as fronteiras como barreiras, sendo que se não existissem a nível geográfico ou natural, deveriam ter cariz artificial e ser fortes o suficiente para proteger o território pela vertente militar, fazendo com que esses mesmos territórios se isolassem do mundo e não fosse possível a cooperação transfronteiriça. Assim, com a constante existência de conflitos armados e o complexo controlo das fronteiras coloca-se uma barreira entre as pessoas dificultando a existência da cooperação (Comissão Europeia, 2011). Outro investigador reforça a carga negativa associada às fronteiras que sempre foram vistas como uma espécie de barreira ao contacto entre pessoas, e foram claramente definidas para evitar o contacto entre vizinhança fronteiriça, controlar a movimentação de pessoas que entram e saem do país, bem como

controlar bens e serviços do exterior, e ideias entre diferentes países que podiam entrar em conflito (Timothy, 1999).

Existem casos de fronteiras, mundialmente conhecidos, que no passado tinham o único objetivo de defender o território e atualmente são consideradas atrações turísticas, sendo conhecidas na literatura por “*relict boundaries*”, como a Grande Muralha da China, o Muro de Berlim e a Muralha de Adriano (Timothy, 1995). Gelbman (2008) corrobora esta ideia, visto que afirma que as regiões de fronteira que tenham capacidade para desenvolver o turismo podem ser muito atrativas.

Perante isto, é de extrema importância que haja uma valorização e promoção dos recursos existentes no território de forma sustentada, tornando-se essencial a coordenação e cooperação entre todos os *stakeholders* que estão envolvidos (López-Gúzmán et al., 2015), e daí perceber qual o produto *core* da região e que poderá ter possibilidades de crescimento. Há certos tipos de recursos, especialmente os naturais, que têm um maior poder de atração do que outros fenómenos. Um exemplo muito prático e de sucesso é o caso dos passadiços do Paiva, onde entidades competentes viram o potencial da construção de uns passadiços em madeira naquelas montanhas, junto ao rio, e a sua capacidade de atrair turistas, revelando assim o poder de atração (Bernardo, 2018).

Como exemplo, é dada relevância às fronteiras como atrações turísticas com alguns exemplos a nível mundial: *International Peace Garden* na fronteira entre Manitoba (Canadá) e Carolina do Norte (EUA); *Tri-point monument* que marca o encontro das fronteiras entre a Finlândia, Noruega e Suécia; *Niagara Falls*, um dos casos mais populares no mundo, localizadas entre a fronteira do Canadá e EUA; *Victoria Falls* na África do Sul; e *Iguazu Falls* na América do Sul, que conseguem atrair um número avultado de turistas (Timothy, 1995).

Falando de um contexto mais específico, as relações entre Portugal e Espanha desde sempre foram conturbadas, com guerras e a formação tardia das fronteiras políticas. Aquando da criação da CEE, deu-se ao início de uma comunidade onde as fronteiras não eram impedimento para viajar. Em 1986, com a entrada de Portugal e Espanha nesta comunidade, começou a estabelecer-se contacto gradual entre regiões dos diferentes países (Trillo Santamaría & González, 2011), sendo atualmente um espaço que permite a livre circulação, cooperação, inovação, criação de novo conhecimento e novas oportunidades de desenvolvimento.

O turismo poderá ter contribuído para alterar a maneira como as fronteiras eram utilizadas, ou seja, apenas como barreiras, entraves e elementos delimitadores. Particularmente no caso europeu, com a formação da União Europeia, onde passou a existir uma maior mobilidade, permitiu que as viagens internacionais tivessem menos entraves e houvesse mais contacto entre diferentes regiões. No caso de Portugal e Espanha, o fenómeno das eurocidades parece ter

capacitado a atração de turistas, visto ser algo inovador entre dois países, regiões e municípios distintos, que perceberam que tinham algo em comum e era uma mais valia existir essa aliança.

Para que ocorra o turismo associado à componente fronteiriça é preciso que haja um processo de integração entre dois ou mais territórios e/ou sociedades, onde o fenómeno do turismo tem de ser importante nessa mesma integração (Paixão, 2006). No contexto europeu comunitário, a fronteira é considerada um elemento de atração que tem estimulado a realização de políticas para a cooperação transfronteiriça (Trillo Santamaría & González, 2011). As próprias fronteiras, visto que conseguem adaptar-se a várias mudanças, inicialmente surgiram para construir e preservar identidades nacionais (Liberato et al., 2016), fazendo com que se tornassem uma espécie de barreira para países, movimentação de pessoas, etc. A forma como as fronteiras são geridas nitidamente afeta as percepções de permeabilidade, isto é, certos elementos podem ser considerados barreiras ao turismo pela forma como são manuseados, por exemplo, como determinados serviços são prestados durante procedimentos de segurança, alfândega e imigração, e as próprias infraestruturas de fronteira (Kwanisai et al., 2014).

3.3. As regiões transfronteiriças e o desenvolvimento do turismo

A diversidade do estudo das fronteiras faz com que muitos dos conceitos sejam similares, existindo diversas formas de os expressar nas diversas línguas faladas no mundo. As regiões transfronteiriças devem ter grandes níveis de cooperação territorial para estimular nos territórios o fenómeno do turismo. Este tem sido, aos poucos, considerado um instrumento de cooperação transfronteiriça (Pereira & Pereira, 2014).

A nível do desenvolvimento regional, a cooperação territorial é deveras importante, pois estimula a competitividade e o emprego, potencia a valorização dos recursos e fomenta estratégias de desenvolvimento regional comuns, promovendo assim um ambiente de cooperação (Ribeiro & Marques, 2016). Atualmente, em contexto europeu, existem mais de setenta regiões transfronteiriças, as denominadas euroregiões, “*euroregios*” e “comunidades de trabalho”, sendo que são acções de regiões fronteiriças ou de outras entidades locais de diversos países, não estando evidenciado que seja estritamente necessária a presença de Estados-membros da União Europeia (Triantaphyllides, 2005). Estas euroregiões foram criadas tendo em conta dois importantes fatores: reconhecimento europeu da importância da cooperação territorial para o desenvolvimento regional e as dinâmicas de relacionamento de proximidade existentes entre comunidades dos países que querem estabelecer estas euroregiões (Ribeiro & Marques, 2016).

A própria Comissão Europeia também começou a perceber a importância da cooperação transfronteiriça e a integração daqueles que pretendiam esse fim, através de apoios e incentivos

financeiros² (Pardellas de Blas & Padin Fabeiro, 2012), sendo que este tipo de cooperação na Europa permite a implementação de ações conjuntas e intercâmbios de políticas entre os diferentes atores das diversas estruturas governativas existentes nos territórios (Studzieniecki, 2016). Assim, gradualmente, as fronteiras deixam de ser vistas com um “problema” e são potenciadas como novas formas de contacto entre diferentes atores que podem assim partilhar as suas visões e experiências (Trillo Santamaría & González, 2011).

Existem vários estímulos para o progresso e cooperação em regiões fronteiriças (Liberato et al., 2016), sendo exemplo o programa INTERREG (atual *European Territorial Cooperation*), um programa de fundos comunitários que está direcionado para apoiar iniciativas que digam respeito ao desenvolvimento regional transfronteiriço (Silva, 2015). Todo o processo, longo, de formação da União Europeia, veio estabelecer um novo rumo no que diz respeito à conexão e aproximação de países, principalmente a nível económico e social (Pereira & Pereiro, 2014). A acção das euroregiões centra-se na cooperação transfronteiriça (Triantaphyllides, 2005), onde esta tipologia de cooperação tem vários pontos de relevância para o desenvolvimento regional: reforçar o contacto entre territórios e posterior realização de projetos comuns que levam à partilha de conhecimentos, e que no final consigam ainda promover as zonas transfronteiriças a nível económico e social (CCDR Alentejo, 2015).

Estando perante um mundo altamente globalizado, um importante fator de competitividade nestas regiões é a inovação, tendo esta um papel fulcral nas dinâmicas do território. As regiões transfronteiriças apresentam realidades desfavoráveis face aos seus respetivos países e deparam-se com uma dinâmica de inovação pouco forte e com problemas de competitividade (Natário, 2011). No entanto, com a globalização do turismo e a competitividade dos destinos turísticos (Barbacena, 2012), especialmente as regiões transfronteiriças que estão relativamente afastadas dos grandes pólos de desenvolvimento, têm de arranjar estratégias para se destacarem. O turismo é o motor tanto para o desenvolvimento quanto crescimento económico, associado às redes de colaboração que podem ser criadas entre as várias regiões de fronteira. Pode entender-se como região transfronteiriça os “territórios privilegiados, onde as políticas de desenvolvimento local devem ser desenvolvidas de forma integrada, contando com a participação das autoridades e das populações dos diferentes lados da fronteira.” (Filho & Santos, 2012)

As novas tendências que se tem verificado por parte da procura vieram potenciar certos elementos de atração turística em regiões, maioritariamente, de interior, que entretanto têm procura por parte dos turistas (Ribeiro, 2001). O processo que envolve a construção dos destinos

² Programa Operacional de Cooperação Transfronteiriça Espanha-Portugal 2007 – 2013 (POTCEP); Programa Operacional Espaço Atlântico; Programa de cooperação territorial do espaço Sudoeste Europeu (SUDOE); INTERREG IVC; INTERACT (AECT, 2018r).

turísticos de cariz fronteiriço pode partir da iniciativa das comunidades transfronteiriças ou de organismos governamentais (Paixão, 2006). As regiões fronteiriças possibilitam o surgimento de oportunidades de cooperação transfronteiriça que envolvem várias entidades nacionais e internacionais (Laranjeira, 2014).

Assim como o mundo foi mudando ao longo do tempo, também as regiões fronteiriças foram gradualmente mudando a sua configuração e apresentação, e o turismo começou a ter maior influência, tendo assim transformado esses territórios em destinos turísticos e lugares de cooperação (Liberato et al., 2016). Este turismo transfronteiriço deve estar sustentado pelo conceito de desenvolvimentos sustentável (Kwanisai et al., 2014). Nos dias que correm, com a diversidade da oferta existente em muitos destinos, estes têm de ter capacidade de ser inovadores, competitivos e diferenciadores na maneira como selecionam os recursos e promovem o destino para efetivamente conseguirem atrair turistas. O turismo consegue promover tanto o desenvolvimento socioeconómico como a conservação dos recursos em determinado destino (López-Gúzmán et al., 2015), tentando promover igualmente a sustentabilidade.

Importa perceber que no estudo que envolve fronteiras há certos conceitos e definições que são muito similares e ambíguos: caso de fronteira, região fronteiriça, região transfronteiriça, etc. Segundo Trillo Santamaría & González (2011), é necessário ter-se em conta vários elementos que envolvem as regiões transfronteiriças (Figura 33).

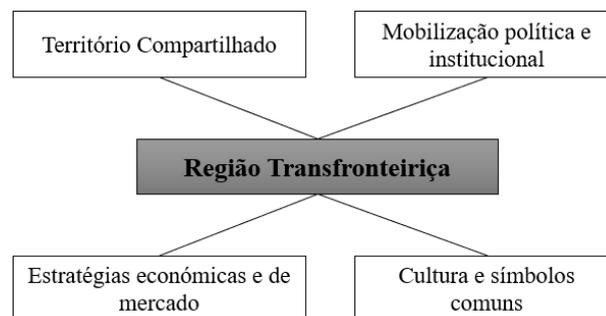


Figura 33 - Elementos a ter em conta ao se estudar uma região transfronteiriça

Fonte: Trillo Santamaría e González (2011)

Visto que as regiões transfronteiriças necessitam de ser consideradas em vários elementos, estas apresentam algumas particularidades, do ponto de vista geográfico, sendo que as fronteiras nacionais, por terem um nível de importância mais elevado, se distinguem das subnacionais (Stiller, 2003). Sendo a fronteira um motor para o aparecimento de novas regiões, como as regiões transfronteiriças, então começa-se a perceber que existem novas formas de analisar toda a fronteira (Trillo Santamaría & González, 2011).

Atualmente está-se perante uma mudança da mentalidade dos turistas que têm vindo a procurar produtos turísticos alternativos e, no que diz respeito às suas motivações, estas estão relacionadas principalmente com o descanso, a proteção da natureza, e o conhecimento relativo à cultura (López-Gúzmán et al., 2015). Sendo assim, de que forma pode o turismo influenciar estas regiões transfronteiriças? De diversas formas, tendo em consideração essencialmente aspetos como a cultura, a história, a etnografia, a natureza dos recursos do território com potencial turístico.

Consegue-se perceber que as regiões transfronteiriças, ao longo dos tempos, têm-se convertido em territórios propícios para o desenvolvimento do turismo, devendo existir cooperação entre as regiões que apresentem cariz transfronteiriço (Liberato et al., 2016), sendo que com quanto mais países se tiver fronteiras, mais possibilidade de cooperação pode existir. As experiências que ocorrem junto às fronteiras conseguem influenciar a atividade turística (Kwanisai et al., 2014), pelo que quanto menos constrangimentos existirem em torno das mesmas, mais eficazmente o turismo se consegue desenvolver.

As regiões denominadas transfronteiriças estão dependentes das conjunturas que vigoram em cada país, e o desenvolvimento da atividade turística vai ficar sujeito a esses fatores (Martinez, 1994). Em áreas transfronteiriças que vejam com agrado a parceria, são propícias a que sejam estabelecidas estratégias de cooperação e políticas de desenvolvimento que sejam inovadoras para essas regiões (Liberato et al., 2016). Assim, segundo Martinez (1994), existem quatro tipos de fronteiras: fronteiras alienadas, fronteiras coexistentes, fronteiras interdependentes e fronteiras integradas. No entanto, Timothy (1999) combina os aspetos anteriores estudados por Martinez (1994) – a alienação, a coexistência e elementos de integração com a cooperação e colaboração – para ilustrar uma tipologia de cinco níveis de parcerias transfronteiriças em turismo (Figura 34).

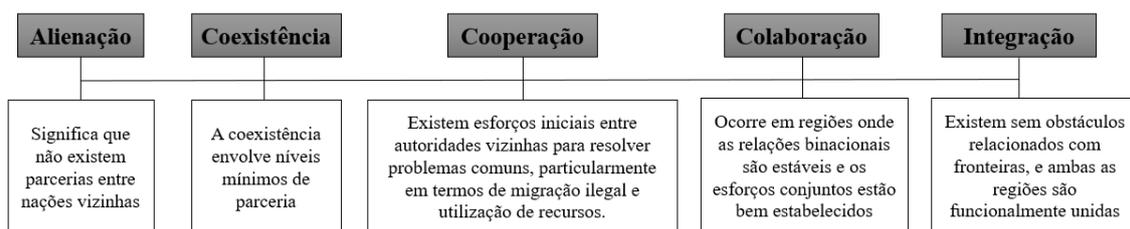


Figura 34 – Níveis de parcerias transfronteiriças no turismo

Fonte: Adaptado de Timothy (1999)

É perceptível perceber a influência conjetural das fronteiras a nível do turismo, sendo que quanto mais ligação entre os dois destinos houver, maior potencial de desenvolvimento a nível

turístico se pode verificar. Por assim dizer a cooperação e colaboração transfronteiriça são os elementos adequados à integração transfronteiriça.

3.4. Conceito de turismo associado à componente transfronteiriça

Existem certos tipos de turismo que levam à possível criação de novos produtos, na medida em que são influenciados por vários fatores, sendo eles as dinâmicas da sociedade, as próprias alterações que ocorrem nos estilos de vida, o próprio ser humano e os agentes de mudança (Cunha, 2010). Nitidamente, devido a existir uma multiplicidade de temas no estudo transfronteiriço (Trillo Santamaría & González, 2011), também existem associados a esses temas muitos conceitos, como por exemplo fronteira (Paasi, 2001; Trillo Santamaría & González, 2011); regiões fronteiriças; regiões transfronteiriças (Trillo Santamaría & González, 2011); cooperação transfronteiriça, entre muitos outros. Dentro destes conceitos mencionados importa que sejam propriamente analisados com a componente do turismo associado.

Tal como acontece no turismo, e muito associado ao conceito geral, não existe consenso na definição de “*cross-border tourism*”, ou seja, de turismo transfronteiriço, pois também não há muitos estudos que relacionem as fronteiras no contexto do turismo, no entanto foram encontrados alguns (Lagiewski & Revelas, 2004; López-Gúzmán et al., 2015; Maiz-Bar et al., 2015; Prokkola, 2007; Prokkola, 2010; Timothy, 1995; Timothy, 1999; Weidenfeld, 2013).

Com o crescente desenvolvimento nas áreas de fronteira, o turismo tem ganho cada vez mais destaque, visto ser uma atividade dinâmica (Ferreira & Tavares, 2012). No entanto, para tentar perceber este fenómeno complexo que envolve inúmeras perspetivas são destacadas algumas definições da temática, bem como os principais conceitos encontrados, para perceber de que forma o turismo e a questão transfronteiriça se fundem.

Assim, a nível do “*cross-border tourism*”, é focada a perspetiva espacial e a necessidade de cooperação, podendo ser definido “como as atividades de pessoas que viajam pelo globo cujo objetivo é ficar em sítios fora do seu ambiente habitual num período de tempo razoável” (Tobora, 2014, p. 1). Para Ferreira e Tavares (2012), o turismo de fronteira está ligado “a viagem aos territórios transfronteiriços, entre países para poder aproveitar os seus diferentes potenciais turísticos, quer seja a paisagem natural, aventura, lazer, eventos culturais, gastronomia entre outros tantos” (Ferreira & Tavares, 2012, p. 3). Desta forma, para haver o turismo de fronteira, “é necessário primeiramente existir um processo de integração entre territórios e sociedade, onde o turismo fundamenta-se como parte significativa dessa integração” (Paixão, 2006, p. 72). Cruz (2010) destaca que o turismo de fronteira “é viajar para territórios fronteiriços, entre países contíguos, integrados através de ações de cooperação, que permitam o acesso aos atrativos e equipamentos turísticos, quer sejam comuns ou não, e o visitante sinta-se em uma região una, por motivações diversas, natureza, compras, aventura, eventos, cultura, e

estar em outro país, por um período mínimo de doze horas a noventa dias” (Cruz, 2010, p. 295). Para Medeiros (2010, p. 51), “promoção de acções de dinamização cultural pode ajudar na afirmação dos mercados dos territórios transfronteiriços como destinos turísticos qualificados”.

Outra palavra-chave usada para denominar o turismo transfronteiriço é “*border tourism*” (Cruz, 2010; Del Río, Agüera, Cuadra, & Morales, 2017; Gelbman, 2008; Medeiros, 2010; Paixão, 2006; Prokkola, 2008), que tem vindo a ser estudo ao longo dos anos por mostrar potencial de desenvolvimento em diversas vertentes, sendo que a parceria criada entre regiões é o fator chave para o desenvolvimento. Pode entender-se e definir-se que “a relação entre as fronteiras nacionais e o desenvolvimento do turismo é complexa, pois as fronteiras manifestam-se no turismo e influenciam-no de muitas maneiras [...] Uma fronteira física pode formar uma barreira para os fluxos de turismo, ou pode ser atravessada quase despercebida” (Prokkola, 2008, p. 32).

A própria fronteira é muito falada por diversos autores. Uns mais a nível geográfico – “é um corte, um limite natural, imposto ou conquistado, uma mudança de domínio, de jurisdição, de cultura, de civilização” (Ferreira, 1998, p. 337); “é o ponto de chegada, conflito e negociação entre duas culturas inexoravelmente unidas pelo destino da geografia, onde sempre tem que se encontrar pontos de concordância em prol da coexistência pacífica” (Ruiz & Gastelum, 2011, p. 148) – e outros que salientam o seu poder de atração turística – “funcionam como atrações turísticas. No entanto, existem vários outros fenómenos relacionados com as fronteiras que não são de facto parte de uma fronteira política estabelecida, mas que devem a sua existência à localização das suas fronteiras, que parecem atrair uma atenção turística significativa [...] oportunidades de compras transfronteiriças, casinos transfronteiriços, centros de boas-vindas e exclaves internacionais” (Timothy, 1995, p. 529).

Assim, perante esta complexidade e diversidade de conceitos, aqueles que vão ser mais utilizados são o “*border tourism*” e “*cross-border tourism*”, ou seja, turismo de fronteira e turismo transfronteiriço, e as fronteiras, tendo em conta o seu poder de atração turístico. Assim, relativamente ao turismo de fronteira “não é só definido pela vizinhança fronteiriça, hotéis ou restaurantes, mas é também uma interação contínua entre os diferentes atores, convergindo e integrando as diversas práticas e experiências tanto para os turistas como os residentes locais” (López-Gúzmán et al., 2015, p. 11). O turismo de fronteira é considerado “como a reinvenção da fronteira enquanto destino turístico” (Liberato et al., 2016, p. 3), “encontra-se, assim, ligado à viagem a territórios transfronteiriços, entre países, de forma a poder-se usufruir dos seus diferentes potenciais turísticos, como a paisagem natural, aventura, lazer, eventos culturais, gastronomia entre outros” (Liberato, González, & Liberato, 2017, p. 972).

3.5. Importância da cooperação transfronteiriça para o desenvolvimento do turismo

Tendo observado a importância das fronteiras e o seu poder de atração, bem como é que as regiões transfronteiriças conseguem ser inovadoras para serem capazes de desenvolver o turismo, importa assim estabelecer uma ligação muito importante em torno da cooperação transfronteiriça.

Atualmente, percebe-se que as regiões de fronteira, no que diz respeito ao seu desenvolvimento turístico, conseguem trazer novos desafios aos atores nos territórios (Liberato et al., 2016), na medida em que, especialmente na União Europeia, existem mais oportunidades a nível transfronteiriço, pois há um maior grau de permeabilidade e flexibilidade nas fronteiras dos países. Tendo a União Europeia o propósito de integração através da cooperação, tem desenvolvido programas europeus, quer de vizinhança, quer de parcerias, que vão possibilitar uma maior união aos países que aderirem a estes programas (Amaral, 2016). Torna-se muito importante que existam efetivamente programas que permitam a interligação de diferentes países, para que assim se estabeleça uma cooperação no âmbito do turismo de cariz transfronteiriço, bem como as oportunidades que o mesmo trará.

Especialmente na União Europeia, verifica-se que as regiões fronteiriças internas conseguem abranger 40% do território; representam 30 % da população (cerca de 150 milhões de pessoas); geram 30% do Produto Interno Bruto (PIB) da UE; acolhem quase 2 milhões de viajantes transfronteiriços regulares, sendo que estão integrados neste número trabalhadores transfronteiriços (1,3 milhões – representa 0,6% do total de pessoas empregadas em toda a UE) (Comissão Europeia, 2017), mostrando assim que as regiões fronteiriças são espaços propícios para o desenvolvimento do turismo através do estabelecimento da cooperação entre diferentes países (Liberato et al., 2016).

O principal objetivo desta forma de cooperação passa pelo apoio ao desenvolvimento (social e económico) das regiões fronteiriças em sistema cooperativo (Laranjeira, 2014). Para o êxito da cooperação, o financiamento do programa INTERREG da UE é considerado um fator importante para tal (Fricke, 2015). Perante esta informação, percebe-se que a União Europeia estimula cada vez mais o desenvolvimento e cooperação das regiões transfronteiriças (Liberato et al., 2016), e o próprio fenómeno do turismo consegue oferecer oportunidades de revitalização nos destinos, tendo um crescente reconhecimento no que diz respeito ao seu papel no desenvolvimento económico regional (Ritchie & Hall, 1999). Para além desta componente económica associada, este setor também está muito dependente do ambiente e da qualidade ambiental, sendo fulcrais para o estabelecimento de estratégias direcionadas para o seu desenvolvimento (Rua & Albuquerque, 2009).

Assim, em contexto europeu, devido ao processo de integração europeia que foi moroso e complexo, tem como consequência positiva deste processo o desenvolvimento do turismo de cariz transfronteiriço nas regiões fronteiriças (Prokkola, 2010). Por outro lado, em outras zonas do planeta, existem países extremamente conflituosos, que utilizam as fronteiras para marcar o território para defesa e limitar o contacto, sendo que aqui os fluxos turísticos são muito mais controlados e restritos, como o caso do Médio Oriente, ou entre a Coreia do Norte e a Coreia do Sul (Timothy, 1995). Tirando estes casos mais conturbados, já se começa a verificar que muitas nações estão a dar menos importância a questões militares e socioeconómicas associadas às fronteiras e estão a apostar em linhas de integração e cooperação (Timothy & Tosun, 2003). No entanto, devido às conjunturas que os países possam eventualmente ter, este tipo de realidade pode facilmente desvanecer-se e as questões militares destacarem-se.

A questão da sustentabilidade é muito importante para o desenvolvimento do turismo, neste caso em destinos transfronteiriços. O não desenvolvimento sustentável do turismo vai levar ao colapso dos destinos, podendo destruir os seus maiores bens. Assim, o desenvolvimento sustentável tem em vista o futuro da gestão dos recursos naturais e qualidade ambiental, e sendo um fenómeno mais amplo tem várias dimensões para além da ambiental, como a social e económica (Abranja & Almeida, 2009). Tendo em conta estas dimensões, percebe-se que a participação dos atores locais e a implementação de políticas (recursos, características do destino, necessidades e perceções dos *stakeholders*) são essenciais e influenciadoras para o desenvolvimento da sustentabilidade nos destinos turísticos (Fernandes & Eusébio, 2014). Numa investigação levada a cabo por Stoffelen et al. (2017) foi denotado que elementos como o turismo, a cultura e a natureza são os sectores que apresentam um maior grau de importância no que diz respeito à cooperação transfronteiriça (Stoffelen, Ioannides, & Vanneste, 2017). Para Gonçalves (2005), a cooperação é chave do sucesso no que diz respeito ao desenvolvimento sustentável.

Nas regiões de fronteira, a tipologia de cooperação transfronteiriça é considerada uma estratégica no que diz respeito a fatores como a sustentabilidade e desenvolvimento dos destinos turísticos (Liberato et al., 2017). Durante este complexo processo, é necessário que se estabeleçam políticas que interliguem o turismo com o desenvolvimento sustentável (Ferreira & Tavares, 2012), existindo a necessidade de verificar quais os aspetos que requerem maior nível de atenção por parte das entidades gestoras do território.

Existem cerca de cinco categorias de fatores que devem ser tidos em consideração para a interligação dos destinos transfronteiriços, sendo eles: semelhança institucional, ligação de atores no território, liderança e capacidades empreendedoras, relações próximas e serendipidade (Blasco, Guia, & Prats, 2014). A Associação das Regiões Fronteiriças Europeias (AEBR) considera que os seguintes princípios resultam numa cooperação transfronteiriça bem sucedida:

parceria; subsidiariedade; existência de um conceito ou programa comum de desenvolvimento transfronteiriço, estruturas conjuntas a nível regional/local e fontes independentes de financiamento (AEBR, 2000). Pardellas de Blas e Padin Fabeiro (2012), vão ao encontro desta ideia, na medida em que consideram que a existência de uma “rede de governança” que integre tanto atores públicos, privados e a sociedade civil, é essencial para que, conjuntamente, sejam aplicadas decisões e estratégias (Pardellas de Blas & Padin Fabeiro, 2012). Como se pode constatar, a cooperação transfronteiriça envolve um elemento sensível, a organização territorial (Fricke, 2015), sendo que alguns dos principais motivos para a cooperação transfronteiriça são: a transformação da fronteira (deixa de ser uma linha de separação para ser um espaço de comunicação); o reforço da democracia e o desenvolvimento de estruturas (administrativas e operacionais) a nível local/regional; e a promoção do crescimento e desenvolvimento económico e a melhoria dos padrões de vida (AEBR, 2000).

O desenvolvimento turístico dos destinos, mais concretamente, nas Euroregiões, não se pode apenas focar na atratividade, deve juntar dois elementos importantes nesses territórios – os agentes e a população local –, para que futuramente sejam definidas estratégias que potenciem o desenvolvimento de um turismo de fronteira e transfronteiriço (Pereira & Pereiro, 2014). No entanto, apesar das vantagens que o setor turístico consegue trazer com o estabelecimento da cooperação transfronteiriça, este nem sempre leva a resultados desejáveis, como muitas vezes se gostaria (Ioannides, Nielsen, & Billing, 2006). Nos dias que correm, as entidades tanto públicas como privadas relacionadas com o sector turístico têm de estar preparadas com as ferramentas necessárias para se posicionarem no mercado pretendido de forma adequada tendo em conta o ambiente competitivo que podem encontrar (Ramos, Rodrigues, & Perna, 2009).

Assim, percebe-se que o turismo é um importante motor de desenvolvimento regional e transfronteiriço que promove a cooperação transfronteiriça, devendo ser integrada a sustentabilidade na elaboração das estratégias e políticas territoriais, envolvendo os vários *stakeholders* no território. Torna-se, assim, importante inovar, procurando desenvolver novas ofertas que renovem a imagem dos destinos tradicionais (Gonçalves, 2005), podendo a cooperação transfronteiriça ser efetivamente um fator muito importante no turismo.

3.6. Conclusão

As fronteiras podem ser consideradas barreiras, bem como podem ser zonas de contacto e cooperação, sendo que esta ligação é mais fácil de acontecer em países que integrem a União Europeia do que em outras partes do globo. A cooperação existente na área do turismo tem um papel crucial, visto que consegue revitalizar regiões de fronteira em áreas afastadas dos polos de desenvolvimento económico. Existem certos recursos, que se encontram em zonas de fronteira e que pertencem simultaneamente a diversos países, e que têm potencial e poder de atração turística. Assim o turismo associado à componente transfronteiriça é também um conceito

bastante fragmentado, existindo várias definições que englobam o turismo transfronteiriço, devendo estar sempre associado à sustentabilidade. Na União Europeia, para o êxito da cooperação, os fundos comunitários são muito importantes para o desenvolvimento das eurocidades e euroregiões. A boa comunicação e cooperação de entidades, quer públicas quer privadas, é fundamental para criarem e desenvolverem linhas estratégicas conjuntas que possibilitem o desenvolvimento turístico destes destinos.

Capítulo 4. Metodologia

4.1. Introdução

Depois de se perceber fenómeno do turismo ciclável e a vertente transfronteiriça, no que diz respeito à revisão de literatura, torna-se também muito importante analisar a componente prática, ou seja, quais os processos de investigação utilizados na parte empírica. Assim, torna-se necessário contextualizar o projeto de investigação, para depois serem identificadas as metodologias de investigação usadas neste trabalho, em termos de recolha e análise de dados dando primazia à investigação qualitativa, através da análise de entrevistas semi-estruturadas, através do *software* WebQDA, e análise de conteúdo de brochuras turísticas, que dizem respeito ao território da Eurocidade Chaves-Verín.

4.2. Abordagem metodológica do estudo

Na investigação científica, tanto no turismo como em outras áreas, estão ao dispor do investigador várias técnicas de recolha de dados, sendo que, dependendo dos objetivos do trabalho, uma técnica pode adequar-se melhor que outra (Altinay & Paraskevas, 2008). Pode-se optar por uma abordagem qualitativa ou quantitativa, tendo em conta a informação existente acerca do tema. Assim, nas ciências sociais, nas quais se integra o turismo, tanto os métodos quantitativos como qualitativos têm sido utilizados (Duarte, 2013; Walle, 1997), sendo que têm as suas particularidades e as suas próprias ferramentas específicas de pesquisa (Cheia, 2010). Cada investigador deverá ter em consideração qual a melhor metodologia a ser utilizada, ou mais qualitativa ou mais quantitativa, tendo em conta fatores como o objetivo do estudo, a própria natureza das variáveis, entre outros (OMT, 2001).

Tendo em consideração estes dois tipos de metodologias que são frequentemente utilizados em ciências sociais, existe uma série de métodos e técnicas que podem ser utilizados para auxiliar os investigadores nos seus estudos, como a observação (Gonçalves, 2004; Quivy & Campenhoudt, 2008; Veal, 2006), a entrevista (Gonçalves, 2004; Jennings, 2001; Veal, 2006), o *focus group* (Veal, 2006), o questionário (Gonçalves, 2004; Jennings, 2001) e o método delphi (OMT, 2001). Normalmente, para análises mais qualitativas, utiliza-se a observação, *focus group* e entrevistas, enquanto em análises mais quantitativas utilizam-se os questionários.

Relativamente à recolha de dados primários, o processo de inquérito por entrevista foi utilizado neste trabalho, na medida em que se trata de um estudo que carece de informação detalhada por parte dos entrevistados selecionados. Cada investigador tem de utilizar distintas abordagens aquando do processo de entrevista, visto que existem vários tipos de entrevistas e formas de entrevistar pessoas (Kvale, 1996). A entrevista é considerada uma importante ferramenta de recolha de dados (Jiménez, 2012), sendo:

um método ao serviço de um processo de recolha de informações, que consiste e, conversas orais, individuais ou de grupos, com várias pessoas selecionadas cuidadosamente, a fim de obter informações sobre factos ou representações, cujo grau de pertinência, validade e fiabilidade é analisado na perspetiva dos objetivos da recolha de informações (Kelele & Roegiers, 1999, p. 22).

A entrevista é, assim, muito importante na investigação turística, sendo um método adequado para obter informação valiosa de um número limitado de entrevistados. Contém questões que são relacionadas com os objetivos do trabalho, uma vez que o investigador não dispõe de dados para lhes dar resposta, dando liberdade ao entrevistado de opinar a sua experiência (OMT, 2001; Ruquoy, 1997).

As entrevistas devem apresentar carácter multilateral, sendo que não faz sentido ser apenas feita entrevista a uma única pessoa, num dado momento (Kelele & Roegiers, 1999). No entanto, como Kvale (1996) menciona, muitas das vezes é preferível ter menos entrevistas e dedicar mais tempo a prepará-las e a analisá-las, do que ter um excessivo número, o que pode levar a que a sua análise não seja em profundidade e podem ser deixados de lado importantes detalhes, devido ao grande volume de entrevistas. No entanto, como é de esperar, nem sempre a opção de realizar entrevistas é considerada a melhor opção (Duarte, 2004), sendo que cabe ao investigador perceber qual a técnica e metodologia que se adequa mais ao seu estudo.

As próprias entrevistas, no que diz respeito ao grau de estruturação, estão organizadas em estruturadas, semiestruturadas e em profundidade (Jennings, 2001) e *focus group* (Altinay & Paraskevas, 2008). Já Ketele e Roegiers (1999) consideram outras designações para organizar as entrevistas, sendo que podem ser livres, semidirigidas ou dirigidas (Figura 35).

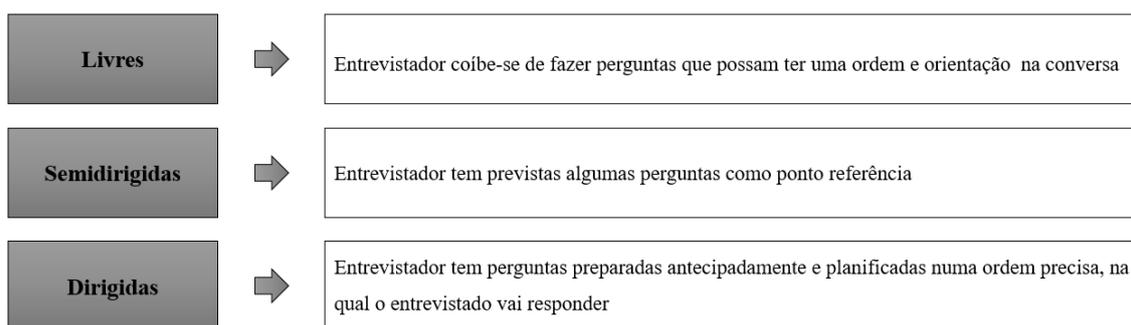


Figura 35 – Tipos de entrevista

Fonte: Kelele e Roegiers (1999)

As entrevistas semidirigidas ou semiestruturadas vão ser utilizadas no estudo, sendo que no guião estão os tópicos que definem os temas que o entrevistador deve abordar e algumas questões chaves, havendo liberdade de exploração. Numa entrevista semiestruturada existe uma

maior flexibilidade no que concerne a como e quando podem ser efetivamente colocadas as perguntas, visto que se tem uma lista de perguntas ou tópicos no guião da entrevista, dando assim também um maior abrangência discursiva a quem responde (Edwards & Holland, 2013). Sabemos a quantidade de pessoas que temos de entrevistar quando os inquiridos não nos dão informação nova face àquela que tínhamos, sendo que o objetivo é ter diversidade de informação (Guest, Bunce, & Johnson, 2006).

Assim, percebe-se que o tipo de entrevista mais adequado para o estudo é a entrevista semiestruturada, pois é um estudo subjetivo, que aborda múltiplas realidades. Para perceber ainda com mais rigor que tipo de técnica utilizar, foram identificados casos de estudo interessantes, com metodologias aplicadas ao terreno, em diversos países:

- “Turismo de fronteira: Aplicação à Raia Seca Luso-Espanhola, Região Norte de Portugal e Galiza” (Liberato et al., 2016), utilizaram entrevistas individuais semiestruturadas;
- “Possibilities of improving international cross-border cooperation through cycling the ‘Szekelys Route’” (Vujko & Plavša, 2013) recorreram a dados secundários para análise quantitativa (estatística e *web analysis*) e análise qualitativa (pesquisas, entrevistas, documentos escritos);
- “La cooperación local em destinos compartidos: Galicia e Norte de Portugal” (Pardellas de Blas & Padin Fabeiro, 2012) analisaram metodologias feitas em outros estudos, destacando um estudo feito por Alcamo (2008), no qual foram realizadas entrevistas com inúmeras entidades.

A Tabela 3 identifica outros estudos que abordam as mesmas temáticas que este projeto, mas optam por outro tipo de análises.

Tabela 3 - Exemplos de metodologias em estudos interligados ao turismo ciclável

Artigo	Autor	Metodologia
“The attractiveness of Taiwan as a Bicycle Tourism destination: A supply-side approach”	(Lee & Huang, 2014)	Os investigadores utilizaram um método diferente, “Analytic Hierarchy Process” incorpora tanto a pesquisa qualitativa quanto quantitativa num mesmo inquérito empírico
“Cycling tourism routes as an instrument for regional development and transnational cooperation within the lower basin of the Danube River”	(Kaloyanov, 2016)	O investigador utiliza análise qualitativa comparativa é utilizado para avaliar o estado atual da oferta existente para o turismo ciclável

Fonte: Elaboração própria

Aquando da fase inicial da entrevista, antes de se colocar as questões aos indivíduos, deve-se explicar o objetivo geral do estudo; assegurar a confidencialidade; explicar porque foram escolhidos; dizer quanto tempo demora a entrevista; explicar que não há respostas certas ou erradas, colocando o inquirido mais à vontade, de forma a criar empatia; solicitar a gravação da entrevista, o que pode de certa forma inibir os entrevistados, os quais podem não se sentir confortáveis e não aceitar que sejam gravados durante o decorrer da entrevista – no caso de não ser possível fazer-se a gravação, devem ser tiradas o máximo possível de anotações durante ou imediatamente depois da entrevista (Veal, 2006).

Por outro lado, existem erros que podem ocorrer aquando da entrevista, sendo que podem ser erros inerentes aos entrevistados ou inerentes ao entrevistador. No primeiro caso, os entrevistados podem dar informação insuficiente, não querer responder ou não perceber a questão que lhes foi colocada. No segundo caso, os riscos de ocorrerem erros devidos ao entrevistador variam em função de vários fatores (características pessoais do entrevistador, experiência profissional, próprio estilo da entrevista, motivação) (Tocquer & Zins, 2004).

Para além das entrevistas, também se recorreu a dados de cariz secundário, nomeadamente brochuras turísticas da Eurocidade Chaves-Verín. As brochuras permitem ao turista um melhor conhecimento do destino, sendo de extrema importância que as entidades competentes que promovem estes materiais verifiquem a eficácia dos textos desenvolvidos, de forma a que estejam totalmente perceptíveis pelos turistas (Rodrigues et al., 2009).

Sendo importantes meios de comunicação, é através das brochuras e dos seus conteúdos que muitas vezes as denominadas marcas destino turístico conseguem dar a conhecer aquilo que têm para oferecer em termos turísticos (Pratas, 2014). Assim, segundo Azevedo (2015), o sucesso de um destino está associado à criação de imagem e da promoção, tendo por base materiais promocionais disponíveis. Visto que o destino tem de dar a conhecer a sua oferta turística, será através de brochuras, folhetos e mapas que o fará, agregando no mesmo local opções de atividades que o turista pode fazer enquanto está de visita ao destino. Daí que as brochuras para o turista são muito importantes para o seu conhecimento acerca do terreno. As brochuras são importantes para o turismo, pois são consideradas ferramentas de marketing que ajudam a ter um conhecimento e compreensão das necessidades do público alvo (Maaiah & Masadeh, 2015; Reis, 2007), sendo consideradas o principal recurso para avaliar quais as informações a destacar das potencialidades turísticas nos destinos (Salim, 2017). Assim, as brochuras são ferramentas de promoção de determinado destino.

Estamos perante um tipo de investigação que utiliza uma abordagem qualitativa, através da análise de conteúdo. Segundo Finn et al. (2000), “é uma técnica aplicada a material não estatístico e permite analisar esse material de forma sistemática” (Finn, Elliott-White, &

Walton, 2000, p. 134). Existem vários trabalhos, no âmbito do turismo, que utilizaram a análise de conteúdo em material promocional, como é o caso de: Martins, Amorim e Schluter (2012), no estudo da promoção da gastronomia brasileira em brochuras turísticas; Okumus, Okumus e McKercher (2007), na análise de brochuras, folhetos e sites de Hong Kong e da Turquia; Frochot (2003), na identificação dos tipos de imagens de alimentos usados em 19 brochuras turísticas regionais francesas; e Ramachandran (2005), no estudo do significado das imagens de destino que são projetadas em brochuras de turismo.

4.3. Recolha e análise de dados

4.3.1. Dados primários: Inquérito por entrevista

Depois de se perceber a abordagem metodológica para este estudo, procedeu-se à seleção das entidades a contactar. O processo de inquirição foi longo, visto tratarem-se de entidades específicas do território ligadas à cooperação transfronteiriça e outras a nível nacional ligadas ao turismo ciclável. Segue-se um esquema ilustrativo (Figura 36) acerca das fases deste processo.

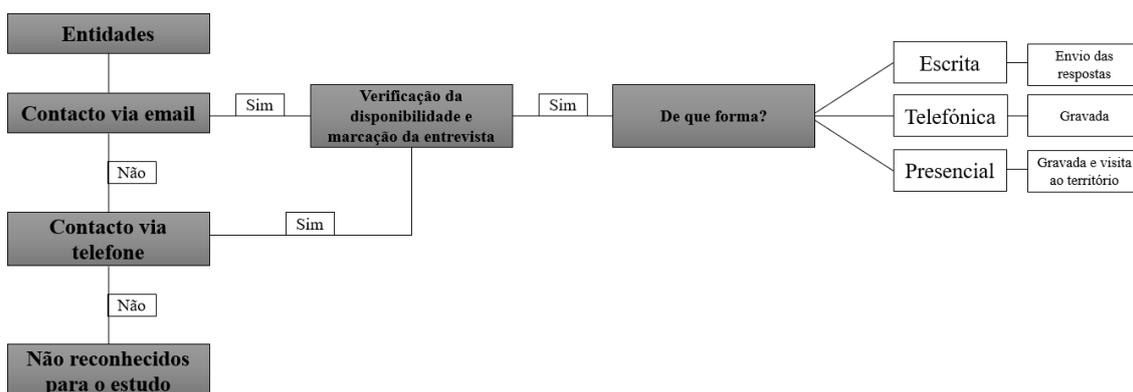


Figura 36 - Fases da do processo das entrevistas

Fonte: Elaboração própria

A seleção dos inquiridos para o estudo teve como base artigos, notícias na Internet, projetos, entre outros. Durante o processo de inquirição, alguns entrevistados foram disponibilizando contactos de outras entidades que poderiam fazer parte do estudo, tendo sido usada uma amostragem ‘bola de neve’. No contacto efetuado existia a identificação do investigador e a instituição de ensino, o propósito do estudo, o pedido para participação no estudo, a garantia de confidencialidade e o pedido de autorização para a gravação da entrevista. Também foi evidenciada a importância que o inquirido tinha na participação do estudo. Caso as entidades concordassem em participar, tratar-se-ia de proceder ao agendamento das entrevistas, sempre de forma individual.

As entidades contactadas que não quiseram participar no estudo foram automaticamente excluídas do mesmo, sendo que as que não responderam ao e-mail foram contactadas via telefone, havendo assim um contacto mais direto com os inquiridos. Na sequência, foram também excluídos todos aqueles que não atenderam o telefonema, bem como aqueles que atenderam e não demonstraram interesse ou disponibilidade em participar no estudo. Aos que aceitaram participar, procedeu-se à marcação da entrevista, fosse presencial ou via telefone.

Assim, depois do processo de seleção concluído, ao todo foram realizadas seis entrevistas a entidades que conhecem o destino transfronteiriço (AECT, Município de Chaves/ BTT Clube de Chaves, Turismo do Porto e Norte de Portugal, e Turismo da Galiza) e a outras entidades que conhecem a potencialidade do turismo ciclável (Bike Tours Portugal e Bikotel).

Tendo em consideração o âmbito do estudo, verifica-se que os entrevistados são de duas nacionalidades, portuguesa e espanhola, sendo a nacionalidade portuguesa dominante. Em relação ao género, predomina o masculino, que corresponde a 67% dos inquiridos. Para além do género, destaca-se a categoria do entrevistado, sendo que integraram o estudo quatro representantes de entidades públicas e dois do setor privado (Figura 37). Quanto à sua localização (Figura 38), o estudo integra entidades de três regiões de Portugal (Região Norte, Centro e Algarve) e uma em Espanha (Galiza).

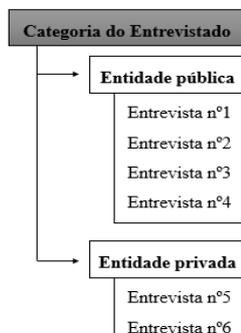


Figura 37 - Categoria do entrevistado

Fonte: Elaboração própria



Figura 38 - Localização das entidades

Fonte: Elaboração própria

Das seis entidades inquiridas, a três delas a entrevista foi feita presencialmente, duas foram feitas por telefone e uma enviou as respostas via e-mail (Tabela 4). Os entrevistados concordaram que a entrevista fosse gravada, tendo sido feita posteriormente a sua transcrição e análise.

Tabela 4 - Principais características das entrevistas

Entrevistas	Contacto	Tipologia	Data/Ano	Local
Entrevista nº 1	Via e-mail	Presencial	Maio/2018	Chaves, Portugal
Entrevista nº 2	Via e-mail	Presencial	Junho/2018	Feces de Abaixo, Verín, Espanha
Entrevista nº 3	Via telefone e e-mail	Presencial	Junho/2018	Leça da Palmeira, Porto, Portugal
Entrevista nº 4	Via e-mail	Envio das respostas ao guião	Junho/2018	?, Galícia, Espanha
Entrevista nº 5	Via telefone	Não presencial	Junho/2018	Aveiro, Portugal
Entrevista nº 6	Via telefone	Não presencial	Julho/2018	Aveiro, Portugal

Fonte: Elaboração própria

Houve entrevistas que tiveram uma duração superior, na medida em que os entrevistados estiveram mais à vontade com o conteúdo das perguntas, sendo que, em média, as cinco entrevistas gravadas, tiveram uma duração aproximada de 17 minutos (Tabela 5).

Tabela 5 – Tempo aproximado das entrevistas e média global do tempo das entrevistas

Entrevistas	Tempo
Entrevista nº 1	~ 18 minutos
Entrevista nº 2	~ 27 minutos
Entrevista nº 3	~ 7 minutos
Entrevista nº 4	-
Entrevista nº 5	~ 13 minutos
Entrevista nº 6	~ 20 minutos
Média	~ 17 minutos

Fonte: Elaboração própria

Outro assunto importante a referir é a realização do guião. Visto que existiam várias entidades com diferentes finalidades, houve a necessidade de realizar diferentes guiões e adequá-los, onde apenas algumas questões são comuns. Aquando da elaboração do guião para a entrevista decidiu-se separar as perguntas tendo em conta várias temáticas. Este tipo de estruturação veio permitir uma melhor organização e especificação da informação, dando o destaque necessário aos tópicos que eram importantes de abordar, auxiliando também na posterior identificação de categorias para a análise de conteúdo. As temáticas principais são

cooperação transfronteiriça e turismo ciclável, sendo que dentro deste último tópico encontram-se vários subtópicos com as perguntas adequadas (Tabela 6).

Tabela 6 – Explicação do guião das entrevistas

Temáticas	Referências
Cooperação Transfronteiriça	Cruz (2010); Fernandes (2015); Liberato et al. (2016); Liberato et al. (2017); López-Gúzman et al. (2015); Pereira & Pereira (2014); Prokkola (2007); Maiz-Bar, Pardellas & Padin (2015); Ribeiro & Marques (2016); Silva (2015); Studizieniecki (2016); Timothy (1995); Tobora (2014)
Turismo Ciclável	Beirle (2011); Comissão Europeia (2000); European Cyclists' Federation (2015); Faulks et al. (2006); Federação Portuguesa de Ciclismo (2016); Gantar et al. (2012); Lee & Huang (2014); Pedrosa (2016); Pratte (2006); Simonsen, Jorgensen & Robbins (1998); Sustrans (1999); Weston et al. (2012)
Potencialidades	Beirle (2011); Federação Portuguesa de Ciclismo (2016); Fernandes (2015); Gantar et al. (2012); IMTT & GPIA (2011); IMT & GPIA (2012); Mota & Sá (2013); Pedrosa (2016); Simonsen, Jorgensen & Robbins (1998)
Infraestruturas	Eco-Counter (2017b); Federação Portuguesa de Ciclismo (2016); IMTT & GPIA (2011); IMT & GPIA (2012); Pedro (2013); Pires (2016)
Projetos	Fernandes (2015); Pedrosa (2016)
Turistas	Cope, Doxford & Robbins (1998); Federação Portuguesa de Ciclismo (2016); Fernandes (2015); Lee (2015); Meireles (2017); Pedro (2013); Segadilha & Sanches (2012)
Entidades	Faulks et al. (2006); Federação Portuguesa de Ciclismo (2016); Fernandes (2015); Gonçalves (2013)

Fonte: Elaboração própria

No que diz respeito aos objetivos de cada temática presente no guião, e relativamente à cooperação transfronteiriça, pretende-se perceber como começou o processo, objetivo principal e etapas da cooperação transfronteiriça entre Chaves e Verín; e qual a importância do turismo para o reforço da cooperação transfronteiriça e como a introdução do turismo ciclável pode ser um facilitador para este tipo de cooperação. O turismo ciclável, este encontra-se dividido em várias sub-categorias: potencialidades; infraestruturas; projetos; turistas e entidades.

Relativamente às potencialidades, pretende-se perceber a importância da região a nível ciclável, quais as modalidades mais praticadas, como é promovido o turismo ciclável na Eurocidade, a importância das parcerias, e a relevância da bicicleta enquanto experiência turística. Na sub-categoria das infraestruturas, pretende-se perceber a existência de percursos cicláveis e a sua respetiva sinalização, equipamentos de apoio, sistema de contagem automática de turistas cicláveis, se existe algum sistema de bicicleta partilhada, bem como perceber se é considerado importante a inclusão da bicicleta nas rotas já existentes. Nos projetos pretende-se perceber se existem algumas ações ou estratégias implementados ou projetados para o turismo ciclável na Eurocidade em estudo. Relativamente aos turistas, pretende-se identificar a tipologia dos turistas cicláveis, quais as suas motivações e duração da estada no destino, bem como perceber se se deslocam ao destino pela vertente recreativa e de lazer ou pela vertente

desportiva. Por último, pretende-se identificar quais as associações, empresas, estabelecimentos hoteleiros e restauração *bikefriendly*, que possam estar presentes no território transfronteiriço.

Após a realização das entrevistas e da sua transcrição, as mesmas analisadas com recurso ao software WebQDA, de modo a se proceder à sua análise de conteúdo. Para tal, foram definidas categorias (Figura 39) e feita a codificação das respostas.

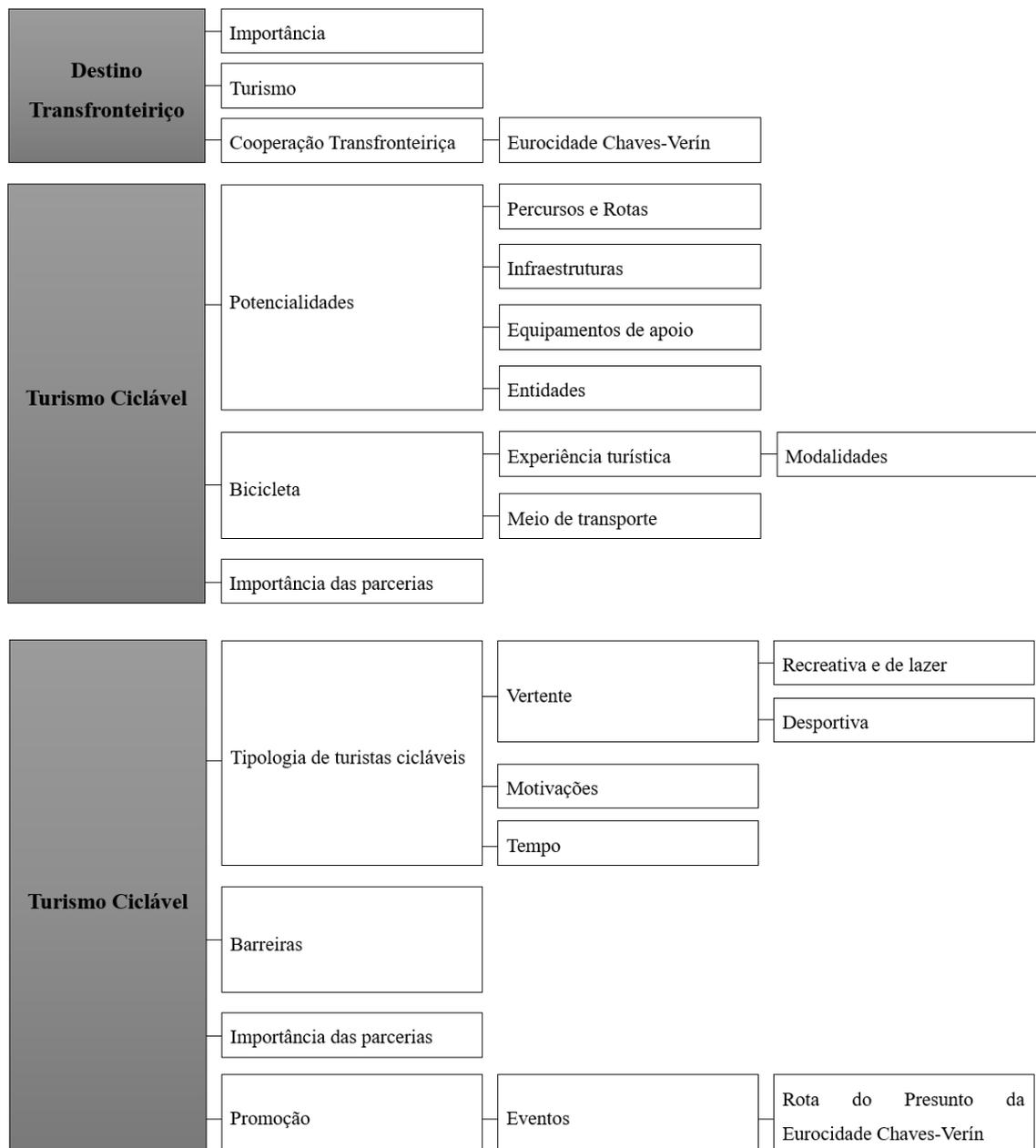


Figura 39 - Esquematização dos códigos das entrevistas

Fonte: Elaboração própria

4.3.2. Recolha de dados secundários: Brochuras turísticas

Tendo em consideração as brochuras turísticas, parte delas foi conseguida através do *website* comum a Chaves e Verín (Visit Chaves~Verín: <http://www.visitchavesverin.com/es>), enquanto as brochuras físicas foram conseguidas durante a visita ao terreno em maio e junho de 2018, jundo do Turismo de Chaves e da AECT, dizendo respeito à Eurocidade Chaves-Verín, ou apenas a Chaves ou Verín, ou ainda à Euroregião Galiza-Norte de Portugal.

A nível da escolha das brochuras, optou-se por ter em consideração a temática da cooperação transfronteiriça e o turismo ciclável, sendo apenas selecionadas as brochuras que dissessem respeito à Eurocidade Chaves-Verín. No total foram analisadas cinco brochuras (Apêndice III), disponíveis em português e espanhol, direcionadas para quem quer conhecer a Eurocidade Chaves-Verín, não havendo nenhuma exclusivamente destinada para turistas cicláveis:

- Brochura nº 1: Rota Termal e da Água (Verín/Chaves/Vidago)
- Brochura nº 2: A Eurocidade da Água: Guia Turística
- Brochura nº 3: Roteiros Turísticos Chaves-Verín que incluem:
 - Ecovia do Tâmega
 - Caminho do Contrabando. Rota da Ribeira de Feces
 - Caminho Português Interior de Santiago
 - Rota BTT Fortalezas da Raia
- Brochura nº 4: Chaves-Verín Guia Rápido
- Brochura nº 5: Mapa Chaves-Verín

Tendo em consideração as brochuras selecionadas, em termos da sua análise, foram selecionadas várias palavras-chave ligadas à temática do turismo ciclável em contexto transfronteiriço. Estas palavras-chaves foram distribuídas por quatro análises:

- Análise I: Turismo ciclável
 - Palavras-chave: “Bicicleta”, “BTT”, “Rota(s)” e “Percurso(s)”
- Análise II: Alojamento e Restauração
 - Palavras-chave: “Alojamento”, “Hotéis”, “Hostals”, “Pensões”, “Casa de Turismo Rural”, “Dormir”, “Restaurante(s)” e “Comer”
- Análise III: Atividades e Eventos
 - Palavras-chave: “atividade(s)” e “evento(s)”
- Análise IV: Entidades
 - Palavras-chave: “entidade(s)” e “bike-friendly”

Através destas palavras-chave foram contabilizadas as vezes que as mesmas aparecem em cada brochura, permitindo perceber quais as categorias mais evidenciadas nas brochuras de

promoção do destino transfronteiriço e, assim, perceber qual a relevância desses temas na promoção da Eurocidade Chaves-Verín, bem como quais as rotas e percursos cicláveis, infraestruturas, atividades e eventos, e entidades de destaque.

4.4. Conclusão

Para este estudo escolheu-se uma abordagem de cariz qualitativo, que permite ao investigador, tendo em consideração a informação recolhida, uma maior diversidade de informações do que o que acontece com grande parte da análise quantitativa. Este trabalho de investigação tem como principal objetivo apurar quais as potencialidades que a Eurocidade Chaves-Verín tem para a prática do turismo ciclável, sendo que para este estudo tornou-se muito importante avaliar algumas das brochuras que efetivamente existiam para a promoção do turismo ciclável na Eurocidade Chaves-Verín. Como existe muito pouca informação disponível sobre o turismo ciclável a nível local, optou-se por avaliar melhor a oferta ciclável da Eurocidade Chaves-Verín. As brochuras, mapas e pesquisas web foram cruciais para perceber a composição do território e o que este realmente oferece. Adicionalmente, contactaram-se várias entidades ligadas à cooperação transfronteiriça, bem como entidades que conhecem a fundo o mercado da bicicleta, para perceber a sua opinião acerca do potencial da região para o turismo ciclável. Como o território é ainda incipiente em termos do turismo ciclável, existe ainda uma pouca variedade de entidades competentes que conheçam o mercado do turismo ciclável e o seu papel na cooperação transfronteiriça.

A realização do guião das entrevistas foi baseada em vários autores, e teve em conta as características das entidades entrevistadas, visto que se referem a diferentes aspetos e áreas de trabalho. A análise de conteúdo das brochuras turísticas exclusivas do território da Eurocidade Chaves-Verín veio permitir perceber qual o grau de desenvolvimento e promoção do turismo ciclável. Assim, existem aspetos positivos da análise das mesmas: estão disponíveis em dois idiomas (português e espanhol) e versão *online* e física, e existem vários percursos que se podem fazer de bicicleta, com a devida informação explicitada. No entanto, também se destacaram aspetos negativos: repetição de informação em várias brochuras; inexistência de indicação de alojamento, restauração, eventos e entidades que tenham apenas cariz *bike-friendly*.

Capítulo 5. A Eurocidade Chaves-Verín

5.1. Introdução

Neste capítulo introduz-se a análise do território, que, neste caso, tem uma particularidade, pois trata-se de uma Eurocidade, que une Chaves a Verín, fazendo parte do Norte de Portugal e do sudeste da Galiza. Em primeira instância é analisado o enquadramento geral do território, indicando a localização e demografia, acessibilidades e o enquadramento político-administrativo que engloba o potencial turístico, com enfoque na componente ciclável, bem como os projetos desenvolvidos no território.

5.2. Enquadramento geral

A área em estudo situa-se numa região transfronteiriça, pertencendo à designada Raia Seca da fronteira luso-espanhola do Norte de Portugal e Galiza (Liberato et al., 2017). Mais concretamente, situa-se a noroeste da Península Ibérica, no território pertencente à Euroregião Galiza-Norte de Portugal (Figura 40), tendo assim um perfil heterogéneo e assimetrias intrarregionais (Ribeiro & Marques, 2016).



Figura 40 - Localização geográfica da Eurocidade Chaves-Verín

Fonte: AECT (2018u)

A Eurocidade Chaves-Verín engloba dois municípios, um situado em Portugal (Chaves) e outro em Espanha (Verín) (Figura 41). O município de Chaves pertence à Região Norte de Portugal, inserindo-se na NUT III Alto Tâmega e sendo composto por 39 freguesias³ (Câmara

³ Águas Frias; Anelhe; Bustelo; Calvão e Soutelinho da Raia; Cimo de Vila da Castanheira; Curalha; Eiras, São Julião de Montenegro e Cela; Ervededo; Faiões; Lama de Arcos; Loivos e Póvoa de Agrações; Madalena e Samaiões; Mairos; Moreiras; Nogueira da Montanha; Oura; Outeiro Seco; Paradela; Planalto de Monforte; Redondelo; Sanfins; Santa Cruz/Trindade e Sanjurge; Santa Leocárdia; Santa Maria Maior; Santo António de Monforte; Santo Estevão; São Pedro de Agostém; São Vicente; Soutelo e Seara Velha; Travancas e Roriz; Tronco; Vale de Anta; Vidago,

Municipal de Chaves, 2015a). Tem como núcleos urbanos mais importantes a vila de Vidago e a cidade de Chaves, sede de concelho, que engloba 8 freguesias, das quais apenas uma totalmente urbana (Câmara Municipal de Chaves, 2015b). Relativamente a Verín, é um município de menor dimensão e tem 15 freguesias⁴ (ConocerGalicia, 2013).



Figura 41 - Regiões pertencentes da Eurocidade Chaves-Verín

Fonte: Elaboração própria

As áreas de fronteira em ambos os países têm uma maior dificuldade em se desenvolver, pois normalmente têm menos povoamento e menos oportunidades de se potenciarem. Neste contexto, a Eurocidade Chaves-Verín, no Vale do Rio Tâmega, surge como um projeto de cooperação transfronteiriça, desenvolvido no âmbito do Programa de Cooperação Transfronteiriça Espanha-Portugal (POCTEP, 2007-2013) (Lois, 2013).

O projecto da Eurocidade Chaves-Verín é um excelente exemplo por onde a cooperação deve seguir (CCDR-N, 2010), sendo que se encontra inserida numa Euroregião. Oficialmente não existe nenhuma definição para a designação “Euroregião”, no entanto, é possível estabelecer-se um conjunto de características comuns que são reconhecidas academicamente para este tipo de estruturas (Durà, Camonita, Berzi, & Noferi, 2018).

A Euroregião Galiza-Norte de Portugal ocupa uma superfície total de 51.000 km² e concentra uma população de 6,4 milhões de habitantes, o que se traduz numa densidade populacional de 125,8 hab/km² (PORDATA, 2011).Tendo em consideração a brochura nº 1 e brochura nº 2, o município de Chaves ocupa 591 km², sendo que é na cidade sede do município onde se concentra grande parte da população (18.500 habitantes). Somando este valor correspondente ao perímetro urbano com os núcleos rurais consegue superar os 41.000 habitantes. A vila de Verín tem 94 km² e mais de 10.000 habitantes, sendo que em todo o território o município tem 14.000 habitantes.

Relativamente às acessibilidades, Chaves e Verín encontram-se a cerca de 20 minutos de distância, sendo que no que diz respeito à rede viária em solo português tem as autoestradas A7 e A24, e no solo espanhol tem a A52 (AECT, 2018c).

Arcossó, Selhariz e Vilarinho das Paraneiras; Vilar de Nantes; Vilarelho da Raia; Vilas Boas; Vila Verde da Raia; Vilela Seca; Vilela do Tâmega.

⁴ A Rasela; Ábedes; Cabreiroá; Feces de Abaixo; Feces de Acima; Mandín; Mourazos; Pazos; Queirugás; Queizás; Tamagos; Tamaguelos; Tintores; Verín; Vilamaior do Val.Tamagos; Tamaguelos; Tintores; Verín; Vilamaior do Val.

De outros pólos importantes, como por exemplo da cidade do Porto, o trajeto tem a duração de duas horas, tendo de se seguir pelas autoestradas A3 (com pagamento), A7 (com pagamento) e A24 (com portagem eletrónica) (Figura 42). Desde Madrid, o trajeto tem a duração de quatro horas e trinta minutos, sendo que se vai pelas autoestradas A6 (com pagamento) e A52 (gratuita). Desde Vigo, tem-se o trajeto com duração mais curta, comparativamente aos restantes centros urbanos analisados, na medida em que o seu tempo de viagem é cerca de uma hora e quarenta e cinco minutos. Por último, caso se venha de Santiago de Compostela, a viagem tem a duração de duas horas, através das autoestradas AP53 (com pagamento) e A52. Para quem opte por vir de avião, os cinco aeroportos mais próximos da Eurocidade Chaves-Verín encontram-se a menos de três horas, sendo eles o da Corunha, o do Porto, o de Santiago de Compostela, o de Vigo e o de Valladolid. Por último, não menos importante, tem-se a opção de comboio, sendo que a estação de comboio mais próxima da Eurocidade em análise é a de Gudiña (Espanha), sendo uma localidade que se encontra a 30 km de Verín, tendo depois que se utilizar outro tipo de transportes para chegar até ao território cooperativo de Chaves e Verín (Visit Chaves-Verín, 2015c).

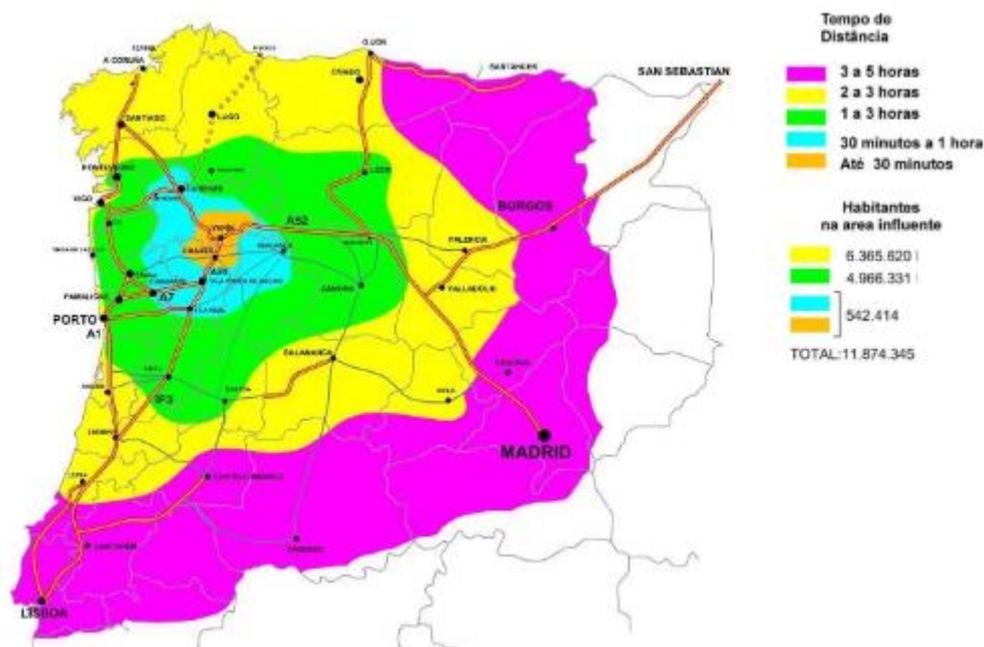


Figura 42 - Tempo de distância dos pólos mais importantes de Portugal e Espanha até à Eurocidade Chaves-Verín

Fonte: AECT (2018c)

Visto que existem várias autoestradas com portagem eletrónica, não havendo a cabine física para efetuar o pagamento, existe a possibilidade de o visitante ter a possibilidade de pagamento

automático através de quatro opções: *Easytoll*, *Tollcard*, *Tollservice* e a *Via Verde Visitors*, sendo que a última tanto dá para o pagamento de portagens eletrónicas como para as portagens ditas tradicionais (Visit Chaves-Verín, 2015c).

5.3. Enquadramento político-administrativo

Alguns destinos para serem vistos como “*common destination*” integram-se em eurocidades, é assim uma forma diferente de se estabelecer uma cooperação entre vários territórios que podem estar ou não no mesmo país, sendo assim um fator inovador como modelo transfronteiriço. Podem ainda ser categorizadas, tendo em conta a sua formação e o nível de relação que estabelecem entre si, como “*ciudades dobles/duplicadas y partidas*”, “*ciudades conectadas*” e “*ciudades adyacentes o integradas*” (Trillo Santamaría, González, & Carril, 2015). Reconhece-se que o relacionamento transfronteiriço pode ser importante para o desenvolvimento local e regional dos territórios (Coimbra, 2002), tendo alguns investigadores se debruçado sobre o fenómeno das eurocidades (Liberato et al., 2016, 2017; Maiz-Bar et al., 2015; Pardellas de Blas & Padin Fabeiro, 2012; Trillo Santamaría & González, 2011; Trillo Santamaría, González, & Carril, 2015).

No que se refere à denominada Eurocidade Chaves-Verín, um projeto pioneiro na Península Ibérica, é atualmente um Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial (AECT) e está inserido em outras entidades, como o Eixo Atlântico, a Comunidade de Trabalho Galiza – Norte de Portugal e a Rede Ibérica de Entidades Transfronteiriças (RIET) (Liberato et al., 2017). Estes agrupamentos foram criados para facilitar a cooperação a diversos níveis (transfronteiriço, transnacional e inter-regional) entre os Estados-Membros e as respetivas autoridades (regionais e como locais) (Lecarte, 2018). Segundo estes agrupamentos, existem três parâmetros importantes a considerar que envolvem a cooperação, coordenação e colaboração, como se pode observar na Figura 43.

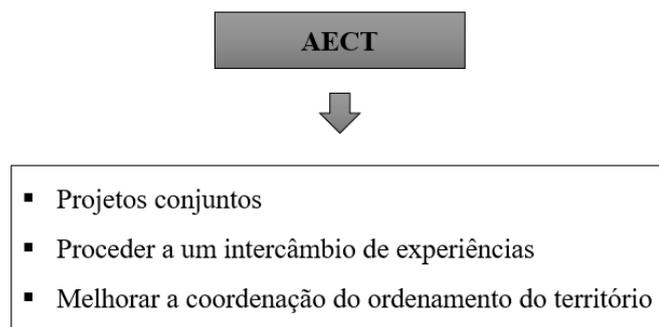


Figura 43 – Benefícios da AECT junto dos parceiros

Fonte: Elaboração própria com base em Lecarte (2018)

Assim, este agrupamento vai permitir “que entidades de dois ou mais Estados-Membros operem em conjunto ao abrigo de uma estrutura comum dotada de personalidade jurídica” (Comissão Europeia, 2017, p. 15), trazendo assim benefícios e facilitadores para uma melhor comunicação e cooperação entre territórios.

Esta eurocidade é pioneira a nível peninsular, sendo portanto um exemplo para as restantes eurocidades europeias que são frequentemente denominadas por “cidades-gémeas” (Trillo Santamaría et al., 2015). Da cooperação transfronteiriça na Eurocidade da Água nasceu uma espécie de núcleo com cariz explorador e inovador. Assim, tanto Chaves como Verín, aproximaram as entidades locais de cada território⁵ juntando as centralidades históricas e culturais, dentro de um espaço territorial rural e que apresenta baixa densidade populacional, relativamente a outros centros urbanos mais desenvolvidos e com outras oportunidades (Cunha, 2016). Visto que ambos os municípios têm uma certa proximidade linguística e geográfica e têm potencial turístico no que diz respeito ao património natural e histórico, percebeu-se que podiam complementar-se e assim potenciar-se como um todo (Liberato et al., 2017). Perante isto, importa conhecer algumas entidades que são importantes para a cooperação. A Eurocidade Chaves-Verín tem vindo a integrar várias redes europeias de cooperação territorial (Tabela 7).

Tabela 7 - Redes Europeias de Cooperação de qual a Eurocidade Chaves-Verín integra

Redes Europeias de Cooperação
Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular
Rede Ibérica de Entidades Transfronteiriças de Cooperação (RIET)
Comunidade de Trabalho Galiza-Norte
Comité das Regiões Europeu (CR)
Associação Europeia das Cidades Históricas Termas (EHTTA)

Fonte: Elaboração própria com base em AECT (2018b)

O Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular é uma associação onde, desde 1992, integra um conjunto de 34 municípios fronteiriços que pertencem à Galiza, do lado espanhol, e Norte de

⁵ As instituições espanholas envolvidas são o Concello de Verín, Deputación de Ourense, Xunta da Galicia e Dirección General de Fondos Comunitarios – Ministerio de Economía y Hacienda (AECT, 2018i), sendo que do lado português são de destacar o Município de Chaves, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N), e Instituto Financeiro para o Desenvolvimento Regional (IFDR) (AECT, 2018k). Das instituições europeias destaca-se a Comissão Europeia, Parlamento Europeu, Eurostat, EUR – LEX, Comité das Regiões, Inforegio, e Associação Europeia das Regiões Fronteiriças (ARFE) (AECT, 2018j).

Portugal, do lado português, e onde tem sido dado grande relevo ao turismo devido à cooperação territorial (Pardellas de Blas & Padin Fabeiro, 2012). A relação existente em regiões de fronteira entre Portugal e Espanha intensificou-se com a integração europeia, sendo que a partir deste marco importante foi melhor trabalhada e desenvolvida a cooperação territorial⁶ com vista ao desenvolvimento social e económico (Coimbra, 2002). Estando Chaves e Verín interligados por um agrupamento de entidades territoriais com componente jurídica específica e conjunta, têm assim um propósito de promover mais facilmente a cooperação⁷, seja transfronteiriça ou não, permitindo assim reforçar a coesão económica e social (AECT, 2018s).

A Eurocidade da Água consegue reunir enormes potencialidades no que diz respeito aos seus vastos recursos, nomeadamente bosques, montanhas, vale, rios e património edificado. Um dos seus recursos mais importantes é, sem dúvida, a água, estando associada ao termalismo que é um forte componente turístico no território. Globalmente falando, existem várias tipologias de turismo a serem praticadas na Eurocidade Chaves-Verín. O turismo de saúde, muito ligado às águas termais e mineromedicinais, o turismo religioso, o turismo gastronómico e o turismo de natureza são os que se evidenciam tendo em consideração a oferta turística que se encontra nas várias brochuras produzidas e promovidas pelo território transfronteiriço. Na Eurocidade Chaves-Verín a oferta turística está segmentada essencialmente por:

- Fortificações⁸;
- Edifícios históricos⁹;
- Pontes¹⁰;

⁶ Relativamente à cooperação transfronteiriça Espanha-Portugal, destacam-se (AECT, 2018e): Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial Duero-Douro; Associação Ibérica de Municípios Ribeirinhos do Douro (AIMRD); Centro de Estudos Euro-regionais (CEER); Centro de Estudos Ibéricos; Comunidade Territorial de Cooperação do Vale do Lima (CTC Lima-Límia); Comunidade de Trabalho da Beira Interior Norte – Deputación de Salamanca; Comunidade de Trabalho Castilla y León – Centro de Portugal; Comunidade de Trabalho Castilla y León – Norte de Portugal; Comunidade de Trabalho Galicia – Norte de Portugal; Eixo Atlântico do Nordeste Peninsular; Eures Transfronteiriço Norte de Portugal – Galicia; Fundação Hispano – Portuguesa Rei D. Afonso Henriques; Gabinete de Iniciativas Transfronteiriças de Extremadura-Alentejo-Centro; Gabinete de Iniciativas Transfronteiriças Alentejo-Algarve-Andaluzia (GIT-AAA); Rede Ibérica de Entidades Transfronteiriças; UNIMINHO – Associação do Vale do Minho Transfronteiriço.

⁷ Têm ainda vários parceiros: Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular; Dirección Xeral de Xuventude e Voluntariado – Xunta da Galicia; Instituto Português da Juventude; Deputación de Ourense; Secretaría Xeral para o Turismo – Xunta da Galicia; Turismo do Porto e Norte de Portugal; Sociedade Portuguesa de Hidrologia Médica; Associação de Termas de Portugal; Triângulo Urbano Ibérico Raiano; Associação Ibérica de Municípios Ribeirinhos de Douro; Diputación de Salamanca; Missión Metropole Communauté Urbaine; The City of Slubice; City of Esztergom; The Communauté Urbaine of Strasbourg; The Kanton of Basel Stadt (AECT, 2018m).

⁸ Castelo Medieval (Chaves), Forte de São Francisco (Chaves), Forte de São Neutel (Chaves), Castelo de Monforte (Águas Frias, Chaves), o Castelo de Santo Estevão (Santo Estevão, Chaves), Restos das Murallas (Verín) e o Castelo de Monterrei (Monterrei) (AECT, 2018g).

⁹ Paço dos Duques de Bragança (Chaves), os Paços do Concelho (Chaves) que está situado na Praça de Camões, a Casa do Asistente (Verín) que era conhecida como a Casa do Escudo, e a Casa da Cultura (Verín) (AECT, 2018d).

- Património religioso¹¹;
- Património termal¹²;
- Património arqueológico¹³;
- Museus¹⁴;
- Rotas turísticas Chaves – Verín¹⁵.

Como a Eurocidade Chaves-Verín tem como principal produto turístico o termalismo, este é essencialmente a prioridade em termos promocionais para captar turistas. Assim, o turismo ciclável, numa fase inicial de desenvolvimento, tem de ser considerado como produto complementar. Em termos da promoção do destino, parte das experiências que envolvam os vários recursos e pontos de interesse do território devem ter a opção de serem feitas através da bicicleta. O turismo ciclável pode-se interligar com outros produtos que o destino oferece, especialmente com o turismo religioso através do Caminho de Santiago, sendo que tanto por Chaves e Verín passam efetivamente dois caminhos: o Caminho Sudeste Via da Prata (Bragança, Ourense, Verín, O Carballiño e Lalín) e o Caminho Português Interior (Peso da Régua, Vila Real, Chaves e Verín). Os “passeios urbanos” de Verín, Chaves e Vidago conseguem unir os centros históricos, onde se encontram grande parte dos pontos de interesse mais relevantes e com maior nível histórico, através da possibilidade de utilização da bicicleta.

¹⁰ Ponte Romana (Chaves), também conhecida como a Ponte de Trajano e a Ponte sobre o rio Tâmega (Verín) (AECT, 2018q).

¹¹ Igreja Matriz de Santa Maria Maior (Chaves), Igreja da Misericórdia (Chaves), Igreja de São João de Deus (Chaves), Capela de Santa Catarina (Chaves), Capela de Nossa Senhora de Loreto (Chaves), Capela Nossa Senhora da Lapa (Chaves), Capela da Nossa Senhora do Pópulo (Chaves), Capela do Senhor do Calvário (Chaves), Igreja Paroquial (Verín), Igreja e convento da Mercede (Verín), Capela de San Lázaro (Verín) e Santuário de Nossa Senhora dos Remedios (Vilamaior do Val, Verín) (AECT, 2018o).

¹² Termas de Chaves (Chaves), Vidago Palace (Chaves), Antigo Balneário de Cabreiroá (Verín), Antigo Balneário de Fontenova (Verín), Antigo Balneário de Caldelañas (Verín), Quiosque de Sousas (Verín) e a Fonte do Sapo (AECT, 2018p).

¹³ Arte rupestre pré-histórica: os petróglifos do Castelo de Mau Vizinho em Cimo de Vila da Castanheira, de Outeiro Machado em Valdanta, de Sanjurge, de Mairós. Da época castreja destacam-se os castros de Curalha, Bustelo, Loivos, Mairós, Nogueira e Oura. Da época romana existem vestígios de calçadas e pontes (São Lourenço e Arcossó), ou barragens de água como a de Abobeira, as próprias termas de Chaves são romanas, sendo que estas se estabeleceram em Chaves devido à existência de águas termais. Em Verín, destacou-se a descoberta do povoado da Idade do Bronze de Ábedes. Do período megalítico destacam-se os petróglifos ou esculturas rupestres de Ábedes, Fraga dos Lobos, San Antón e Reimóndez, de Feces de Abaixo e do Penedo da Moura em Tamaguelos. Da época castreja-galaica conservam-se os topónimos Tamagos e Tamaguelos, localizando-se ainda no perímetro de Verín os castros de O Circo e A Moreiroá em Mandín, o da Cruz em Tamaguelos e o da Baixada dos Mouros em Cabreiroá. Pontes como a de Feces de Abaixo e diversos marcos miliários proporcionaram-nos dados sobre as vias romanas do vale. Os marcos miliários de Tamaguelos, Tamagos, Quinta do Peru e o do moinho de Vilela pertenciam ao antigo traçado *Aquae Flaviae – Salientibus*. Outros miliários descobertos em Oimbra indicam o traçado de outra via, paralela ao Tâmega. Os marcos miliários de San Lázaro e de Pazos, da época do imperador Claudio II, pertenciam à via Bragança – Tamacani – Límice (AECT, 2018n).

¹⁴ Museu da Região Flaviense (Chaves), Museu Militar (Chaves), Museu de Arte Sacra da Região Flaviense (Chaves) e o Núcleo Museológico de Chaves do Museu Nacional Ferroviário (Chaves) (AECT, 2018l).

¹⁵ Rota BTT Fortalezas da Raia, Caminho Português Interior de Santiago em Chaves-Verín, a Ecovia do Tâmega e a Rota Termal e da Água (AECT, 2018t).

Também se poderá apostar em rotas dedicadas à potencialidade dos lagares rupestres, os quais têm grande valor patrimonial, sendo pequenas cavidades na rocha que outrora eram usadas para a produção de vinho. Existem quatro apenas do lado espanhol: Felgoso, Pozo do Demo, A Teixugueira e Río de Fornos, que têm capacidade de serem visitados com bicicleta, utilizando-se as estradas nacionais disponíveis, ou então as opções cicláveis mais próximas desses lagares (Tabela 8).

Tabela 8 - Potencialidades dos lagares rupestres para o turismo ciclável

Lagares rupestres	Rotas/percursos cicláveis mais próximos
Felgoso	Via da Prata. Caminho de Santiago e pelo Caminho Interior Português de Santiago
Pozo do Demo	Rota do Pozo do Demo e Rota BTT Fortalezas da Raia
A Teixugueira	Rota do Pozo do Demo e Rota BTT Fortalezas da Raia
Río de Fornos	Rota BTT Fortalezas da Raia

Fonte: Elaboração própria com base na Brochura nº 5

Do lado da fronteira espanhola e perto de Verín, a zona de Monterrei possui o maior número de lagares desta categoria de toda a região da Galiza, demonstrando assim a importância destes achados no território, que devem ser potencializados (Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular, 2014).

Para além das rotas de lagares rupestres, seria também importante dinamizar rotas cicláveis para a arqueologia que está bem presente no território comum de Chaves-Verín. Existem cerca de cinco locais arqueológicos por todo o município de Chaves, estando uns mais próximos de percursos e rotas cicláveis que outros (Tabela 9).

Tabela 9 - Potencialidades da arqueologia para o turismo ciclável

Arqueologia	Rotas/percursos cicláveis mais próximos
Fraga da Pitorca	Rota BTT Fortalezas da Raia
Gravuras rupestres do Tripe de Mairos	Rota BTT Fortalezas da Raia
Gravuras rupestres (Sanjurge)	Rota BTT Fortalezas da Raia; Rota Termal e da Água; Ecovia do Tâmega; Caminho Português Interior de Santiago
Santuário Rupestre do Outeiro Machado	Rota BTT Fortalezas da Raia; Rota Termal e da Água; Ecovia do Tâmega; Caminho Português Interior de Santiago
Castro de Curalha	Rota Termal e da Água e Caminho Português Interior de Santiago

Fonte: Elaboração própria com base na Brochura nº 5

Nesta vertente, seria muito interessante desenvolver uma espécie de rota ciclável em torno destes locais de interesse arqueológico. As rotas e percursos cicláveis mais próximas destes sítios têm de ser complementadas através de estradas nacionais ou outros caminhos. A “Rota BTT Fortalezas da Raia” é praticamente comum a todos os pontos de interesse arqueológicos, com exceção do “Castro de Curalha”.

A existência de rotas de bicicleta interligadas ao enoturismo dá uma experiência única a quem visita o território. O enoturismo é muito procurado por turistas cicláveis, principalmente quando recorrem a agências especializadas em viagens para o turismo ciclável, como acontece com a Bike Tours Portugal e a Portugal A2Z. No território existem duas das principais denominações de origem: D.O. de Monterrei (Verín) e D.O. de Trás-os-Montes (Chaves). Em Chaves existem ainda duas adegas cooperativas (uma em Chaves e outra em Oura), que produzem e comercializam vinho (Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular, 2014).

No que diz respeito à natureza, a Eurocidade Chaves-Verín oferece um amplo leque de possibilidades de turismo de natureza, sendo que as que estão mais diretamente ligadas à bicicleta são as rotas BTT, como a conhecida Rota do Presunto que interliga o desporto à natureza e gastronomia.

5.3.1. Percursos cicláveis e rotas temáticas

Importa fazer uma breve caracterização dos percursos cicláveis e de rotas temáticas que são promovidas pela Eurocidade Chaves-Verín para fins turísticos. Estes dois importantes elementos para o turismo ciclável são mencionados em várias brochuras. Percebeu-se que, certamente, como forma de captar turistas, muitos dos percursos cicláveis têm a eles associados rotas turísticas.

Tendo em consideração as análises feitas às brochuras turísticas (que se encontram detalhadas no Apêndice V), importa salientar que, a nível dos percursos e rotas que podem ser efetuados de bicicleta, existem duas que se destacam:

- brochura nº 1, dedicada à Rota Termal e da Água (Verín-Chaves-Vidago), sendo possivelmente a rota mais importante da eurocidade;
- brochura nº 3, que integra quatro roteiros turísticos, e da qual apenas não se analisa o Caminho do Contrabando – Rota da Ribeira de Feces –, visto só ser possível ser feita a pé. As restantes (Ecovia do Tâmega, o Caminho Português Interior de Santiago em Chaves-Verín e a Rota BTT Fortalezas da Raia) são possíveis ser feitas de bicicleta e especialmente na modalidade de BTT.

Existem ainda o Caminho Ecofluvial de Verín, que se localiza na área urbana de Verín; a Ciclovia de Chaves, que se situa no centro urbano de Chaves, sendo ainda parte integrante da Ecovia do Tâmega. Por último, tem-se já numa zona mais afastada do centro histórico de Chaves, a Ciclovia do Casino-Centro de Saúde Chaves II. Destes percursos aquele que tem um nível de interligação territorial maior é a Ecovia do Tâmega, pois passa por vários territórios que integram Chaves e Verín. Apenas a Ciclovia do Casino-Centro de Saúde Chaves II não está inserida em nenhuma rota turística. É de referir que as ciclovias conseguem ter mais potencial turístico enquanto rotas turísticas do que apenas percursos. Apesar de tanto Chaves como Verín terem já uma longa história no que diz respeito à sua cultura, termalismo e bem-estar, natureza, entre outros, a nível de desenvolvimento turístico percebeu-se que, ao serem criadas rotas turísticas em torno destes elementos que caracterizam ambos os territórios, a área teria muito mais valor, e recursos que estariam menos evidenciados ganhariam uma nova vida.

Assim, como existe diversidade de rotas e percursos, vai ser tida em consideração uma série de fatores: se é percurso; a que rota turística pertence (itinerário); o nível de interligação territorial; a distância; o tempo; a informação existente; a sua utilização; e quais os locais de interesse. Foram selecionadas as rotas turísticas tendo em conta a análise de conteúdo das brochuras turísticas, identificando apenas aquelas onde é permitido circular de bicicleta, seja na sua totalidade ou não. Para uma melhor organização da informação, estas rotas turísticas que podem ser feitas através da bicicleta foram categorizadas tendo em conta três aspetos:

- [1] Rotas / percursos nacionais (Chaves);
- [2] Rotas / percursos nacionais (Verín);
- [3] Rotas / percursos transfronteiriços (Chaves-Verín).

Foram, portanto, tidas em conta as rotas/percursos importantes para o turismo ciclável no município de Chaves, Verín e os percursos que têm a vertente transfronteiriça associada (Anexo

II). Através desta categorização é mais fácil analisar o potencial ciclável do território transfronteiriço em estudo, associando o nível territorial das rotas turísticas com os seus percursos e rotas associadas, como se pode observar na Figura 44. Nas brochuras analisadas percebeu-se que é dado um maior destaque aos percursos e rotas que podem ser feitos através de bicicleta, no entanto, nem todas dispõem de indicação dos *tracks* via GPS.

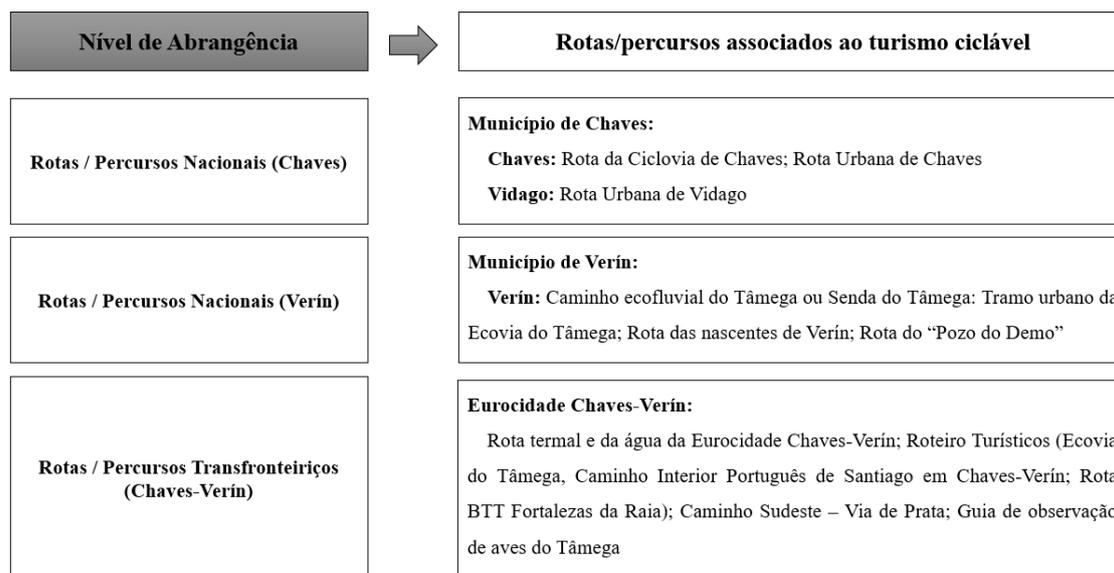


Figura 44 - Nível de abrangência das rotas/percursos que estão associados ao turismo ciclável

Fonte: Elaboração própria

Importa salientar que a rota mais importante na Eurocidade é a Rota Termal e da Água, visto que aglomera em si – nas áreas urbanas – outras rotas (Rota da Ciclovia de Chaves, Rota urbana de Chaves, Rota urbana de Vidago; Senda do Tâmega: Tramo urbano da Ecovia do Tâmega e a Rota das Nascentes de Verín).

▪ **Rotas turísticas nacionais (Chaves)**

Assim, no que diz respeito às rotas turísticas nacionais (Chaves), tem-se a **Rota da Ciclovia de Chaves** (Tabela 10), que integra a Ecovia do Tâmega na área urbana de Chaves e que agrega um itinerário maior que continuará até Verín, seguindo o curso do rio Tâmega, unindo o território da Eurocidade Chaves-Verín. Trata-se de um percurso ribeirinho circular, onde é permitida a circulação de peões, de bicicletas, patins em linha, trotinetas e skates. Nos percursos mais centrais é utilizado o betuminoso com acabamento de *slurry seal* de cor vermelha; nas áreas mais afastadas existe uma mistura de saibro da região sobre uma camada de *toutvenant*. Apresenta diversa sinalização, tanto vertical como horizontal, contando com um circuito

praticamente plano, sem declives. Na zona envolvente à Ponte de Trajano a circulação ainda se efetua partilhando a artéria rodoviária (Ciclovía, 2013b).

Tabela 10 - Itinerário Rota da Ciclovía de Chaves

Itinerário: Rota da Ciclovía de Chaves	não tem cariz circular, e é feita maioritariamente no centro urbano de Chaves
Nível de interligação territorial	Baixo (centro urbano de Chaves)
Distância	7 km
Tempo	45 min. de bicicleta
Dificuldade	Mínima
Utilização	Possibilidade de realizar esta rota de bicicleta, a pé e com crianças
Locais de interesse	1. Açude da Galinheira; 2. Jardim Público; 3. Ponte dos Agapitos e 4. Ponte Pedonal

Fonte: Elaboração própria com base na Brochura nº 1

A **Ciclovía do Casino-Centro de Saúde Chaves II** é a única que não tem associada nenhuma rota turística. Desenvolve-se ao longo da rodovia de acesso ao IP3/A24, entre a rotunda de ligação ao Casino de Chaves e a área de influência do Centro de Saúde nº 2. Trata-se de uma via ciclável com percurso urbano, com uma extensão total de 2,2 km e com uma inclinação máxima de 4%, desenvolvendo-se nos dois sentidos da via, sendo separada da faixa de rodagem por um corredor com árvores. É permitida a circulação de bicicletas, patins, trotinetas e skates, sendo o piso em betuminoso com acabamento de *slurry* sintético de cor vermelha, que dá a identificação que se está perante uma ciclovía (Ciclovía, 2013a).

A **Rota Urbana de Chaves** (Tabela 11), tendo em consideração a informação presente na Brochura nº 1, também é passível de ser feita de bicicleta, no entanto, para quem utiliza este meio de transporte vai encontrar grande parte das zonas comuns com veículos motorizados, sendo que não é adequado a quem tem pouco nível de segurança a partilhar via com outros meios de transporte. Não tem cariz circular e tem cerca de 2,1 km de extensão, sendo que o tempo de realização desta rota é de cerca de 30 minutos a pé, sendo o tempo em bicicleta sensivelmente menor. Permite conhecer o centro histórico de Chaves, nomeadamente os seus onze pontos de interesse principais.

Tabela 11 - Itinerário Rota Urbana de Chaves

Itinerário: Rota urbana de Chaves	não tem cariz circular, e é feita maioritariamente no centro urbano de Chaves
Nível de interligação territorial	Baixo (centro urbano de Chaves)
Distância	2,1 km
Tempo	30 min. a pé, sendo que em bicicleta demora-se menos tempo
Dificuldade	Não há dados
Utilização	Possibilidade de realizar esta rota de bicicleta, a pé e com crianças
Locais de interesse	1. Ponte Romana; 2. Termas Romanas; 3. Varandas da Rua Direita; 4. Pelourinho; 5. Igreja Matriz de St ^a . Maria Maior; 6. Igreja da Misericórdia; 7. Paço dos Duques de Bragança/ Museu da Região Flaviense; 8. Câmara Municipal de Chaves; 9. Torre de Menagem do Castelo Medieval de Chaves; 10. Chaves Termas & Spa; 11. Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso.

Fonte: Elaboração própria com base na Brochura nº 1

Na freguesia de Vidago tem-se duas opções cicláveis: o **Passeio Urbano de Vidago** e a **Rota Chaves-Vidago** (Tabela 12). No que diz respeito à primeira, tem um cariz mais urbano pois insere-se maioritariamente no centro de Vidago, não explorando o território em volta, enquanto a outra parte de Chaves e passa em várias localidades até se chegar a Vidago.

Tabela 12 - Itinerário Rota Urbana de Vidago

Itinerário: Rota da Ciclovía de Vidago	Centro urbano de Vidago
Nível de interligação territorial	Baixo (centro urbano de Vidago)
Distância	3,5 km
Tempo	50 min. de bicicleta
Dificuldade	Mínima
Utilização	Possibilidade de realizar esta rota de bicicleta, a pé e com crianças
Locais de interesse	1. Igreja de Nossa Senhora da Conceição; 2. Vidago Palace Hotel; 3. Fonte Vidago 1; 4. Fonte Salus e 5. Antiga Estação Ferroviária. Balneário Pedagógico

Fonte: Elaboração própria com base na Brochura nº 1

▪ **Rotas / percursos nacionais (Verín)**

Do lado espanhol da fronteira existem três percursos: Passeio Urbano de Verín; a Senda do Tâmega: Tramo Urbano da Ecovia do Tâmega, e a Rota das Nascentes de Verín. São todas suscetíveis de serem feitas com bicicleta, o que é um indicativo excelente das condições desta vila espanhola. Assim, relativamente ao **Passeio Urbano de Verín**, como se pode constatar na Tabela 13, o percurso é relativamente pequeno, com cerca de 2 km, tendo assim uma dificuldade mínima, fazendo-se em menos de meia hora de bicicleta. Existem nove pontos de interesse em destaque nesta rota urbana em Verín.

Tabela 13 - Itinerário Rota Urbana de Verín

Itinerário: Rota urbana de Verín	Zona histórica de Verín
Nível de interligação territorial	Baixo (centro urbano de Verín)
Distância	2 km
Tempo	30 min. a pé, sendo que em bicicleta demora-se menos tempo
Dificuldade	Mínima
Utilização	Possibilidade de realizar esta rota com crianças
Locais de interesse	1. Posto de Turismo 2. Igreja da Mercê e Convento Mercedário; 3. Praça do Cigarrón; 4. Casa dos Acevedo; 5. Praça García Barbón; 6. Igreja de Santa María a Maior; 7. Casa do Asistente; 8. Capela de San Lázaro-Cruceiro da Piedade e 9. Caminho Real

Fonte: Elaboração própria com base na Brochura nº 1

A **Senda do Tâmega: Tramo Urbano da Ecovia do Tâmega** (Tabela 14) encontra-se em Verín, sendo que para além de estar no seu centro urbano segue em direção ao “Bosque del Placer”, localizado já nos arredores do centro da cidade. Começa no centro urbano de Verín, sendo que tem três troços para serem escolhidos: troço urbano (600 metros de extensão), troço rural (1.600 metros de extensão, com um caminho pedonal e equipamentos públicos, como pistas desportivas, parque e zona de merendas) e troço com um grande valor paisagístico e natural (1.200 metros, num ecossistema fluvial). Percebe-se ainda que é possível realizar este percurso de bicicleta, visto ter 3 km, permitindo um maior contacto com a natureza.

Tabela 14 - Itinerário Senda do Tâmega

Itinerário: Senda do Tâmega	desde a zona urbana do Tâmega até ao “Bosque del Placer”
Nível de interligação territorial	Média (centro de Verín e arredores)
Distância	3 km
Tempo	Não há dados
Dificuldade	Não há dados
Utilização	Possibilidade de realizar esta rota de bicicleta, a pé e com crianças
Locais de interesse	Centro urbano de Verín e “Bosque del Placer”

Fonte: Elaboração própria com base na Brochura nº 1

Uma importante rota que liga Verín através das suas nascentes de água é a **Rota das Nascentes de Verín** (Tabela 15), que tem o seu itinerário no centro urbano de Verín e arredores, tendo assim um nível médio de interligação com o território, pois já abrange outras zonas de Verín que não apenas o seu centro. Tendo em consideração a informação presente na brochura nº 1, o elemento fortemente presente em todo o território é a água, existem inúmeras fontes de água das quais são conhecidas muitas “águas de mesa” (Cabreiroá, Fontenova e Sousas). Esta rota, com uma extensão de 18,6 km, começa no bairro de San Lázaro e continua ao longo do rio Tâmega, percorrendo as cinco nascentes de águas que têm cariz mineromedicinal, as quais podem ser visitadas.

Tabela 15 - Itinerário Rota das Nascentes de Verín

Itinerário: Rota das nascentes de Verín	Centro urbano de Verín e arredores
Nível de interligação territorial	Médio (centro de Verín e arredores)
Distância	18,6 km
Tempo	Não há dados
Dificuldade	Não há dados
Utilização	Possibilidade de realizar esta rota de bicicleta
Locais de interesse	Balneário de Cabreiroá, Balneário de Sousas, Balneário de Fontenova, Nascente de Caldeleñas e Fonte do Sapo

Fonte: Elaboração própria com base na Brochura nº1

Por último, tem-se a **Rota do “Poço do Demo”** (Tabela 16), ou “Poço do Demónio”. Tendo em consideração a informação presente na brochura nº 4, é uma garganta na qual o rio de “As Quintas” cria cascatas, possibilitando assim uma paisagem de grande beleza natural. Esta rota inclui paragens de grande interesse (castro, refúgio pré-histórico, paragens naturais, etc.). A opção que interessa analisar tem a ver com a modalidade de BTT, num troço de 22,7 km situado nos arredores de Verín. O tempo de ida é de 3 horas, tendo de se calcular o tempo de regresso e os materiais necessários levar.

Tabela 16 - Itinerário: Rota do “Poço do Demo”

Itinerário: Rota do “Poço do Demo”	Arredores de Verín
Nível de interligação territorial	Médio (zonas semiurbanas e rurais de Verín)
Distância	PR-G 150 (11,3 km) / Opção BTT (22,7 km)
Tempo	3 horas (ida)
Dificuldade	Média-alta
Utilização	Possibilidade de realizar esta rota de bicicleta
Locais de interesse	Não há dados

Fonte: Elaboração própria com base na Brochura nº 4

▪ **Rotas / percursos transfronteiriços (Chaves-Verín)**

Neste âmbito destaca-se a **Rota Termal e da Água da Eurocidade Chaves-Verín**. Tendo em consideração a informação presente na brochura nº 1, tem uma extensão de 46,4 km e é uma rota ligada à água. Tem um elevado nível de interligação territorial pois interliga Verín-Chaves-Vidago (Tabela 17). Constata-se que, no seu todo, tem de ser feita de carro fora das áreas urbanas, pois atravessa estradas com um elevado tráfego de carros e partilha de autoestrada¹⁶.

¹⁶ Para quem não quer fazer de todo esta rota de carro, existem alternativas que se analisaram para as zonas onde não é possível utilizar as bicicletas pelos turistas. Segundo a brochura nº 1, a opção de carro faz-se inicialmente em Verín pela N532 até à ligação com a A75. Percorridos cerca de 17 quilómetros, aproximadamente, entra-se em terras portuguesas, continuando agora pela A24 até à saída na EM506, que vai dar até ao núcleo urbano de Chaves. Os turistas cicláveis têm de possuir viatura (própria ou alugada) no destino, a qual tem de estar adaptada para transportar a bicicleta, ou então alugar bicicletas no destino. As opções mais viáveis para quem utiliza a bicicleta podem ser feitas através de duas vertentes, sendo que a escolha das opções pode mudar consoante o perfil do turista ciclável, tendo em conta o elemento da segurança. Se se trata de um turista com pouco nível de segurança no que concerne à partilha da estrada com outros veículos, a melhor opção é seguir a Ecovia do Tâmega, que segue sempre junto ao rio Tâmega até Chaves. E depois até Vidago tem-se a opção de se seguir pela Rota Chaves-Vidago, que é uma espécie de continuação da Ecovia do Tâmega, tendo tanto caminhos em terra batida como estrada até à Vila de Vidago, sempre junto ao Rio Tâmega. A outra opção, para os turistas cicláveis que apresentem um maior

Assim, nos centros urbanos é possível que o turista utilize a bicicleta, com base nas diferentes rotas que acima foram analisadas. Em Verín pode ser utilizada a rota ciclável termal e da água; em Chaves, a rota ciclável por Chaves, e em Vidago não é apresentada uma rota para bicicleta, sendo que a brochura só tem considerada a “rota a pé”.

Tabela 17 - Itinerário Rota Termal e da Água

Itinerário: Rota Termal e da Água	Verín – Chaves -Vidago
Nível de interligação territorial	Elevado (Verín – Chaves -Vidago)
Distância	46,4 km
Tempo	46 min. de carro
Dificuldade	Não há dados
Utilização	Esta rota pode ser feita num só dia e de carro
Locais de interesse	Visto ser uma rota dedicada à água, tanto em Verín, Chaves e Vidago é possível visitar, tendo em conta que se situam em centros urbanos e são passíveis de serem visitadas com bicicleta, o Balneário Caldeleñas, Nascente Fonte do Sapo, Nascente Fontenova, Sousas, Nascente Cabreiroá, Termas de Chaves, Termas de Vidago.

Fonte: Elaboração própria com base na Brochura nº 1

A **Ecovia do Tâmega** (Tabela 18) está inserida em roteiros turísticos, de forma a potenciar todo o seu valor turístico, na medida em que o percurso está adaptado a todos os públicos, tem vários acessos, por Chaves, Verín e Vidago, sendo que de Verín e Chaves tem cerca de 32,1 km, e o resto do percurso, de Chaves até Vidago, conhecido como Rota Chaves-Vidago, tem cerca de 18,6 km. Ambas demoram uma jornada cada a serem efetuadas, mostrando assim um elevado nível de interligação territorial.

nível de segurança no que diz respeito à partilha da estrada com outros veículos, é a opção de vir desde Verín pela N532, passando por Queizás, e, já em território português, pela Vila Verde de Raia pela N103-5 até Chaves, e depois pela N103 e pela conhecida N2 até Vidago. A N2 está a começar a ter uma importância crescente a nível ciclável em Portugal.

Tabela 18 - Itinerário Ecovia do Tâmega e Rota Chaves-Vidago¹⁷

Itinerário: Ecovia do Tâmega e Rota Chaves-Vidago	Acesso Verín – Praia Fluvial de Verín / Acesso Chaves – Alameda do Tabolado / Acesso Vidago - Estação Ferroviária de Vidago
Nível de interligação territorial	Elevado (Verín – Chaves -Vidago)
Distância	32,1 km Ecovia do Tâmega e 18,6 km Rota Chaves-Vidago
Tempo	1 jornada Verín-Chaves + 1 jornada Chaves-Vidago
Dificuldade	Média
Utilização	Possibilidade de realizar esta rota de bicicleta, a pé, BTT e a cavalo
Locais de interesse	<p>Verín: Fonte de Madoiras, Caldeliñas, Muralha de Verín, Fontenova, Sousas, Castelo de Monterrei, Cabreiroá, Lagoa de Tamagos, Lagoa de Mourazos, Moinho de A Avea.</p> <p>Chaves: Açude da Veiga, Lagoa de Chaves, Castelo de Santo Estevão, Chaves Termas & Spa, Castelo de Chaves e Torre de Menagem, Forte de</p>

Fonte: Elaboração própria com base na Brochura nº 3

Ao longo da rota (Figura 45) encontram-se lagoas e charcos, e as antigas extrações de areais, e o Açude, que é considerada uma barragem de regadio. Tem ainda um troço que liga Chaves a Vidago, indicado para os mais desportistas, e zonas dedicadas para o *birdwatching*, tais como as lagoas de Chaves e de Mourazos. O traçado entre Chaves e Verín é acessível a pé, de bicicleta e também através da modalidade de BTT.

¹⁷ Importa ainda salientar que existem várias opções na Ecovia do Tâmega e na Rota de Chaves Vidago para serem percorridas. Tendo em consideração a informação presente na brochura nº 3, nas zonas mais urbanas é utilizada a bicicleta ou anda-se a pé, enquanto em zonas mais semiurbanas e rurais pode-se andar a pé, bicicleta, BTT ou a cavalo. Assim, na Ecovia e na Rota Chaves-Vidago a mobilidade pode ser feita por troços; em Verín, pela Senda Ecofluvial Verín e por Queizás-Chaves (26 km) pode ser feita a pé, de bicicleta, BTT ou a cavalo. Depois de Chaves, existe a Ciclovía de Chaves, e depois de Chaves-Curalha, já não estando na Ecovia do Tâmega, existem 5,8 km que podem ser feitos de bicicleta e BTT, e por último o troço de Curalha-Vidago (13,4 km) que pode ser feito a pé de bicicleta, BTT ou a cavalo. Na Rota Chaves-Vidago é ainda possível passar por algumas zonas da antiga linha de comboio no troço Curalha-Vidago.



Figura 45 - Indicações do que visitar na Ecovia do Tâmega

Fonte: Visit Chaves-Verín (2016a)

Neste roteiro turístico, presente na brochura nº 3, também existe a **Rota de BTT Fortalezas da Raia** (Tabela 19), onde os pontos de início recomendados situam-se nas cidades de Verín e Chaves. Tem dois percursos, um ocidental (o vale) e o percurso oriental (a montanha). Existe ainda uma ligação na fronteira que divide o trajeto em duas rotas mais curtas entre Rabal e Lamadarcos. É considerado um percurso longo e exigente, contando com um total de 92 km, tendo assim associado um nível de dificuldade elevado. Visto dar prioridade à modalidade de BTT, é possível de ser feito em duas jornadas. Esta rota mostra principalmente castelos e fortalezas, usado para se proteção quando as relações entre Portugal e Espanha eram hostis.

Tabela 19 - Itinerário Rota BTT Fortalezas da Raia

Itinerário: Rota BTT Fortalezas da Raia	Acesso Verín – Alameda de Verín / Camiño da Preguiza / Acesso Chaves – Forte de São Neutel
Nível de interligação territorial	Elevado (Verín – Chaves)
Distância	92 km
Tempo	Em BTT – 2 jornadas
Dificuldade	Alta
Utilização	Possibilidade de realizar esta rota de BTT e a cavalo
Locais de interesse	Visto ser uma rota dedicada a castelos, os locais mais interessantes são: Castelo de Monterrei, vestígios da muralha de Verín, Fortes de São Neutel e São Francisco; Torre de Menagem e Castelos de Santo Estevão e Monforte de Rio Livre.

Fonte: Elaboração própria com base na Brochura nº 3

Passa por Chaves-Verín um caminho muito importante que têm cariz internacional – o Caminho de Santiago. Possivelmente a rota de peregrinação mais conhecida mundialmente tem duas vertentes que passam em Chaves e Verín: o **Caminho Português Interior de Santiago em Chaves-Verín** (Tabela 20), que também está integrado no roteiro turístico com a Ecovia do Tâmega e a Rota de BTT Fortalezas da Raia; e o **Caminho do Sudeste-Via da Prata**.

Tendo em consideração a brochura nº 3, o Caminho Português Interior de Santiago entra em Chaves-Verín pela freguesia de Oura e conta com 54,3 km, tendo associada uma dificuldade média. Tem um elevado nível de interligação territorial na medida em que o caminho destaca Chaves e Verín, mas depois segue até Santiago de Compostela. Quem não estiver a realizar a peregrinação completa pode aceder ao caminho em qualquer uma das localidades por onde passa, tendo em consideração o símbolo internacional que identifica as rotas jacobinas (concha amarela e uma seta). Há duas alternativas para cruzar a fronteira desde Outeiro Seco, não existindo praticamente nenhuma diferença ao nível da distância ou da dificuldade. Esta rota pode ser feita a pé, de bicicleta, de BTT ou a cavalo.

Tabela 20 - Itinerário Caminho Interior de Santiago em Chaves-Verín

Itinerário: Caminho Interior de Santiago em Chaves-Verín	Início – Freguesia da Oura (Chaves) / Fim – Casa do Escudo (Verín)
Nível de interligação territorial	Elevado (Verín-Chaves), até Santiago de Compostela
Distância	54,3 km
Tempo	A pé – 2 jornadas / Em bicicleta – 1 jornada
Dificuldade	Média
Utilização	Possibilidade de realizar esta rota de bicicleta, a pé, BTT e a cavalo
Locais de interesse	Não há dados

Fonte: Elaboração própria com base na Brochura nº 3

Nesta rota também está evidenciada a Via da Prata, que só passa por terras espanholas, Verín, e segue caminho até Santiago de Compostela.

Tendo em consideração o “Guia de observação de aves do Tâmega”, enquadrado no projeto VALTAMEGA, pretende-se valorizar o rio Tâmega, que tem como objetivo desenvolver e promover a ligação entre a população que pertence aos dois municípios com as zonas ribeirinhas e os ecossistemas associados ao rio Tâmega (Visit Chaves-Verín, 2016b). O espaço natural que abrange as margens do rio Tâmega, na parte espanhola, encontra-se incluído na rede Natura

2000 e qualificado como Zona de Especial Conservação (ZEC). No guia de observação de aves, existem cerca de três rotas ornitológicas:

- **Rota das Lagoas de Chaves**¹⁸;
- **Rota de “A Raia”**¹⁹;
- **Rota Tamaguelos-Mourazos**²⁰.

Apesar de este guia não abordar a bicicleta, pode efetivamente utilizar-se a bicicleta, visto que integra a Ecovia do Tâmega. No entanto, deve-se ter em atenção que como se trata de um local de observação de aves, deve-se ter a preocupação de não fazer barulho para não perturbar a vida selvagem.

Entre Verín e Monterrei existem cerca de 13 rotas cicloturísticas, no qual cerca de cinco começam e acabam em Verín, sendo elas o itinerário 3 (Balcones del Tâmega); o itinerário 5 (Vuelta a Castrelo); o itinerário 6 (Rutal Termal e del Água); o itinerário 7 (Pozo do Demo) e o itinerário 8 (La ruta de las viñas). Aquela que apresenta uma maior extensão é o itinerário 3, com cerca de 46,5 km, e a mais curta é o itinerário 8. Todas têm uma tipologia circular, pelo que começam e acabam no mesmo sítio (Tabela 21).

¹⁸ É uma rota circular, tendo o seu início e fim no acesso pela EN103-5, e conta com uma distância de 2,6 km e uma duração de 40 minutos, sendo a sua dificuldade considerada de cariz baixo, com uma altura que varia entre o mínimo de 349 m e máximo de 352 m. Esta rota tem um troço que cruza com a Ecovia do Tâmega e conta com um observatório de aves e três mesas interpretativas ao longo do percurso (Visit Chaves-Verín, 2016b).

¹⁹ Tem início no Açude da Veiga (acesso pela EN103-5) e o seu fim na sede da Eurocidade Chaves-Verín (AECT). Tem uma distância de 2,7 km, duração de 40 minutos, dificuldade baixa e uma altura mínima de 357 m e máxima de 372 m. Esta rota também interceta com a Ecovia do Tâmega e tem quatro mesas interpretativas (Visit Chaves-Verín, 2016b).

²⁰ Esta inicia-se no Centro Transfronteiriço de Interpretação Ambiental do Rio Tâmega (CTIA-RT), com acesso pela N532, e acaba na lagoa de Mourazos. Conta com uma distância de 2,4 km, sendo o percurso mais pequeno das três rotas, com uma duração de 40 minutos, uma dificuldade baixa, e uma altura mínima de 387 m e máxima de 373 m. Tem um observatório de aves, três mesas de interpretação e um centro de interpretação ambiental (Visit Chaves-Verín, 2016b).

Tabela 21 - Rotas cicloturísticas Verín-Monterrei

Itinerário	Informações
3 – Balcones del Tâmega	Saída: Área Playa fluvial Verín Chegada: Área Playa fluvial Verín Distância: 46,5 km Tipo de rota: circular
5 – Vuelta a Castrelo	Saída: Área Playa fluvial Verín Chegada: Área Playa fluvial Verín Distância: 17,2 km Tipo de rota: circular
6 – Ruta termal y del água	Saída: Área Playa fluvial Verín Chegada: Área Playa fluvial Verín Distância: 18,6 km Tipo de rota: circular
7 – Pozo do Demo	Saída: Balneario de Cabreiroá, Verín Chegada: Balneario de Cabreiroá, Verín Distância: 22,7 km Tipo de rota: circular
8 – La ruta de las viñas	Saída: Área Playa fluvial Verín Chegada: Área Playa fluvial Verín Distância: 12,3 km Tipo de rota: circular
6 – Ruta termal y del água	Saída: Área Playa fluvial Verín Chegada: Área Playa fluvial Verín Distância: 18,6 km Tipo de rota: circular

Fonte: Elaboração própria com base em Visit Chaves-Verín (2016c)

Como projeto futuro, existe a **Ecopista da Linha do Corgo**, que irá brevemente expandir para o Peso da Régua e Chaves. Atualmente a ecopista serve Vila Real até ao município de Vila Pouca de Aguiar. Futuramente irá ligar Peso da Régua a Chaves, continuando depois para Verín, fazendo dela uma ecopista transfronteiriça. Irá ter a seguinte configuração: Loivos – Oura – Sálus – Vidago – Campilho – Paraneiras – Peneda – Vilela do Tâmega – Tâmega – Fonte Nova – Chaves (Ciclovía, 2018c).

5.3.2. Alojamento e restauração

Para perceber a situação relativa ao alojamento e à restauração, recorreram-se a várias fontes de informação, nomeadamente a brochura nº 1 “Rota Termal e da Água da Eurocidade Chaves-Verín” e a brochura nº 2 “Eurocidade da Água – Guia Turístico”, os *websites* da Câmara Municipal de Chaves, AECT e o portal turístico da Eurocidade “Visit Chaves ~Verín”. Importa salientar que tanto em Chaves como Verín existem estabelecimentos de alojamento que

também têm restaurante próprio. Na Figura 46, pode-se verificar o número de estabelecimentos de alojamento tanto de Chaves como Verín.

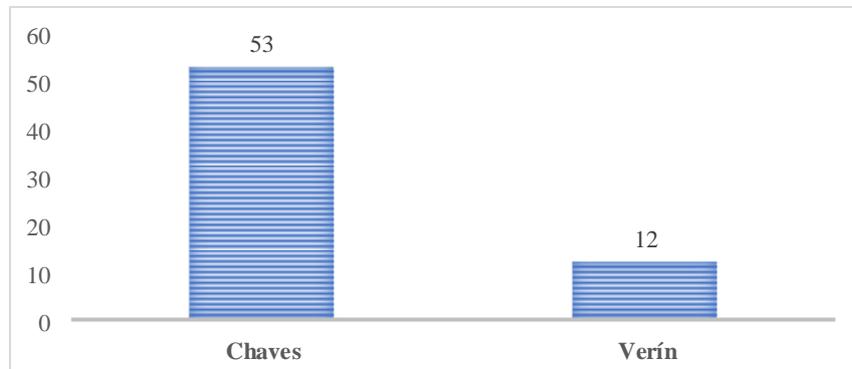


Figura 46 - Estabelecimentos de alojamento na Eurocidade Chaves-Verín

Fonte: Elaboração própria com base na Brochura nº 1 e Brochura nº 2

Verifica-se que existe uma discrepância no que diz respeito ao número de estabelecimentos entre Chaves e Verín, sendo que como demonstra a brochura nº 1 e a brochura nº 2. No que diz respeito a Verín, 12 encontram-se no centro urbano, havendo um que se encontra em Monterrei. Já em Chaves, talvez por ser um município de maior dimensão, tem 53 estabelecimentos, sendo que 8 deles se localizam na vila termal de Vidago. Na figura 43 pode-se verificar que existe simultaneamente uma dispersão e aglomeração no que diz respeito ao alojamento.

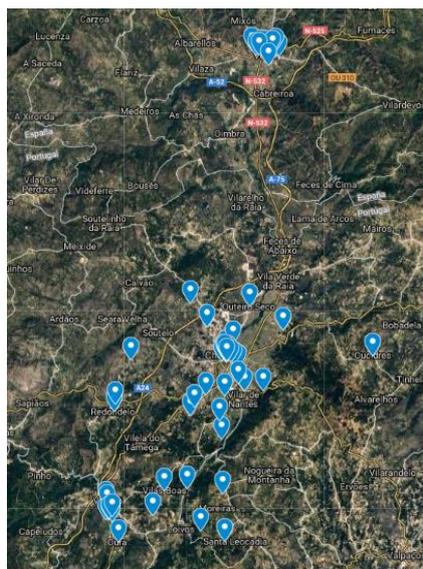


Figura 47 - Localização das principais unidades de alojamento

Fonte: Elaboração própria

Existe uma maior aglomeração em centros urbanos e nas áreas rurais existe uma maior dispersão. Existe também um maior número de unidades de alojamento no município de Chaves do que no município de Verín. Importa salientar que não existe, oficialmente nenhum alojamento de cariz *bike-friendly* tanto em Chaves como Verín. Visto que existem muitos estabelecimentos de alojamento e pouco ou nada referenciam as condições necessárias para que turistas cicláveis se alojem, importa que todas as unidades de alojamento perto dos percursos e rotas assinaladas anteriormente se dotem de boas práticas e sejam *bike-friendly*.

Existem vários selos *bike-friendly* na Europa, como se verificou no capítulo dedicado à revisão de literatura sobre o turismo ciclável. Em Portugal, existe certificação *bike friendly* da Specialized, que é uma conhecida marca de bicicletas. Através das pesquisas efetuadas só foi possível encontrar esta certificação num alojamento denominado H2otel. A certificação também pode ser feita através do Bikotel, que se trata de um projeto que certifica estabelecimentos de alojamento com boas práticas no acolhimento de ciclistas, que se traduzem num conjunto de serviços especialmente criados a pensar nas necessidades daqueles que andam de bicicleta (de estrada ou montanha) (Bikotel, 2015b).

No que diz respeito à restauração (Figura 48), existe uma grande diversidade tanto no município de Chaves como em Verín. Tendo em conta as fontes de informação secundárias, verifica-se que existe um vasto número de restaurantes, mas nenhum contém selo *bike-friendly*, apesar deste tipo de serviços poder ser fornecido, caso seja necessário providenciar ajuda aos turistas cicláveis.

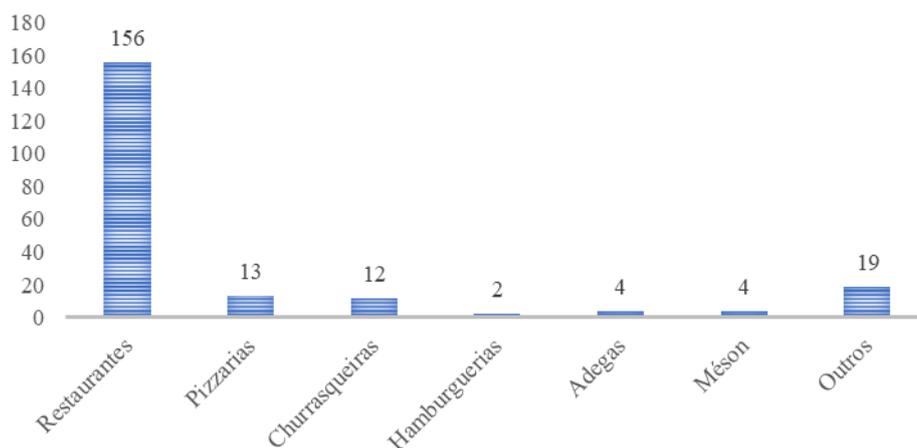


Figura 48 - Estabelecimentos de restauração e similares na Eurocidade Chaves-Verín

Fonte: Brochuras nº 1 e nº 2; AECT (2018h); Visit Chaves-Verín (2015d)

A nível de alojamento e restauração, percebe-se que é de elevada importância para o turista ter nas várias brochuras de promoção turística, onde podem comer ou dormir, no entanto,

especialmente nas brochuras físicas, existe o inconveniente de se ter de estar constantemente a atualizar informação, pois tanto podem abrir como fechar em pouco espaço de tempo. No entanto a vertente de turismo ciclável e quais os alojamentos mais adequados para os turistas cicláveis não é evidenciado.

5.3.3. Atividades e eventos

A Eurocidade Chaves-Verín encontra-se repleta de importantes atividades e eventos ligados a vários tipos de turismo, mas que também dão enfoque à temática da bicicleta. Estes tipos de atividades tornam-se muito importantes para o destino, visto que estimulam os turistas no destino, bem como, caso sejam atividades ou eventos com níveis de atração mais fortes, conseguem atrair público, dinamizando a economia do destino.

A promoção das atividades na Eurocidade Chaves-Verín é feita no portal turístico “Visit Chaves ~Verín”, onde existe à disposição do turista uma série de atividades. No principal *website* da eurocidade apenas existem duas atividades que ligam o turismo com a bicicleta:

- Centro BTT de Viana do Bolo (Geodestino Verín-Viana) [Preço a partir de: 5€] (Visit Chaves-Verín, 2015a);
- Ciclovia interpretativa entre vinhedos e castelos [Preço a partir de: 15€] (Visit Chaves-Verín, 2015b).

No que diz respeito a eventos, existe um que liga Chaves a Verín e é um os mais conhecidos da região: Maratona BTT Rota do Presunto Eurocidade Chaves-Verín, organizada pelo BTT Clube de Chaves, onde são interligados percursos e a gastronomia. Os preços podem variar desde os oito aos quinze euros por pessoa, consoante a modalidade escolhida (BTT Clube de Chaves, 2018e).

Destaca-se igualmente o evento 1º RAID BTT-GPS, que se realizou em junho de 2018 e que contou com duas etapas (Figura 49 e Figura 50). Foi organizado pelo BTT Clube de Chaves em parceria com o BTT Montalegre e os Agrupamentos de Escolas Fernão de Magalhães e Bento da Cruz, apoiados pelos Municípios de Chaves e Montalegre (BTT Clube de Chaves, 2018a). Neste evento estavam inscritos cerca de 80 pessoas (BTT Clube de Chaves, 2018c).



Figura 49 - 1ª etapa (Chaves – Montalegre)

Fonte: GPSies (2018a)

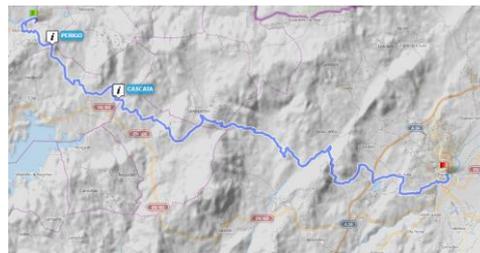


Figura 50 - 2ª etapa (Montalegre – Chaves)

Fonte: GPSies (2018b)

O evento denominado “Passeio de BTT Curalha” (Figura 51) ocorreu em junho de 2018, organizada pela associação CASTRUM e com apoio da Junta de Freguesia de Curalha e BTT Clube de Chaves, no qual teve uma concentração, distribuição de reforço alimentar, distribuição de recordação e um almoço típico galaico (BTT Clube de Chaves, 2018b).

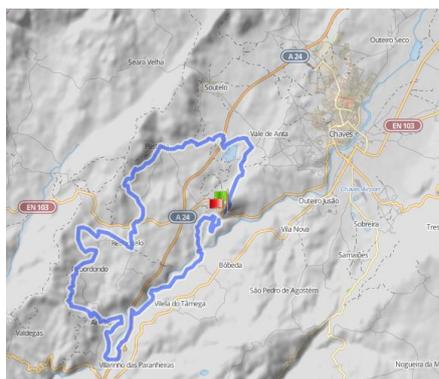


Figura 51 - Passeio de BTT Curalha

Fonte: BTT Clube de Chaves (2018b)

O 7º RoadBook BTT Fernão de Magalhães teve lugar em março de 2018. O percurso selecionado, de cerca de 40 km, incluiu trilhos, caminhos rurais e estradas do concelho de Chaves, estando aberto à passagem de outro tipo de veículos (AEFM, 2018).

A 8ª Rota BTT CPHC “Chaves dá ao Pedal” ocorreu em maio 2018, contando com 250 participantes. Foi uma iniciativa organizada pela Casa do Pessoal do Hospital de Chaves (CPHC), com o apoio do Município de Chaves, com vista à promoção de hábitos desportivos, bem como o desenvolvimento do cicloturismo (Município de Chaves, 2018). Este evento dividiu-se em três vertentes: passeio, meia maratona e maratona (Casa do Pessoal do Hospital de Chaves, 2018).

Segundo o BTT Verín, existem ainda vários eventos ao longo do ano, sendo eles a XI Marcha BTT Val de Monterrei, a IV Marcha Concello de Monterrei e a Carreira de Monte “Pozo do Demo”, tendo em conta que são as edições mais recentes (BTT Verín, 2018).

Este tipo de atividades e eventos, deveriam estar integrados nas brochuras turísticas ou em folhetos dedicados ao fenómeno da bicicleta para a promoção do território. Como se demonstra no Apêndice V, na Tabela V. 3, nas duas brochuras analisadas, as atividades e eventos especificamente dedicadas ao fenómeno da bicicleta não têm nenhuma menção, no entanto, existem *proxys*, como o caso de atividades desportivas, complementares e eventos gastronómicos que podem estar associados ao turismo ciclável na região. As atividades e eventos não se encontram muito bem promovidas nas brochuras, e são elementos muito importantes para o turismo ciclável, visto que quanto maior o seu grau de exposição, maior a probabilidade de se conseguir atrair mais pessoas. Deve, portanto, existir a interação entre entidades públicas e privadas conhecedoras do mercado ciclável e do território que possam adequar a oferta, principalmente de atividades, que são aquelas que se encontram mais em falta no território.

5.3.4. Entidades *bike-friendly*

No que diz respeito a este tipo de entidades que têm um cariz “amigo da bicicleta”, existem algumas, mas visto que não se trata de um destino desenvolvido no que diz respeito ao turismo ciclável, vão ser enunciadas as mais importantes:

- BTT Clube de Chaves;
- Club BTT Verín;
- Club BTT Casa do Pessoal do Hospital de Chaves.

Destaca-se o BTT Clube de Chaves pela sua relevância para o estudo. Foi fundado em 1996 como associação cultural e recreativa, desenvolvendo a sua atividade em torno do cicloturismo de montanha, nas vertentes desportiva e de lazer. Organizou inúmeras atividades relacionadas com a sensibilização para a preservação da natureza, provas desportivas, concentrações e encontros, provas de *cross-country*, *downhill*, canoagem, escalada, passeios pedestres, entre outras. Promove também eventos em parceria com as escolas da região, dando primazia ao património natural e cultural da região, e as autarquias na protecção do ambiente. Em relação às provas de BTT, destaca-se a realização, da prova “Rota do Presunto” com uma grande adesão de participantes nacionais e estrangeiros, especialmente vindos de Espanha (BTT Clube de Chaves, 2018d).

Tendo em conta as brochuras turísticas analisadas, as entidades de cariz *bike-friendly* não são de todo mencionadas. Este tipo de entidades devem ser realçadas nas brochuras de

promoção turística, na medida em que dão uma maior segurança ao turista ciclável, evidenciando quais as entidades que lhe podem dar apoio se acontecer algum percalço durante a sua visita ao território (e.g. lojas e oficinas de bicicleta, locais seguros para guardar a bicicleta, entre outros).

5.4. Conclusão

A Eurocidade Chaves-Verín trata-se de um projeto pioneiro a nível ibérico, sendo um Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial (AECT), facilitando a cooperação a diversos níveis (transfronteiriço, transnacional e internacional). Existe uma grande diversidade em termos de informação e promoção do vasto património conjunto, o qual se localiza nos centros históricos dos pólos de desenvolvimento da Eurocidade (Chaves e Verín). Parte desse património encontra-se destacado em rotas, passeios e percursos, onde é possível utilizar a bicicleta. A “Rota do BTT Fortalezas da Raia” é onde é dado mais destaque à bicicleta e à modalidade do BTT, mostrando que a Eurocidade começa assim a dar os primeiros passos no desenvolvimento próspero do turismo ciclável. A Ecovia do Tâmega também é muito importante, pois tem um percurso próximo do rio Tâmega, que liga Chaves a Verín, e permite essencialmente conhecer a parte natural do território.

A nível de alojamento e restauração existe uma vasta oferta, especialmente no centro urbano de Chaves, no entanto, não tem associado nenhum selo *bike-friendly*. A nível de atividades e eventos destaca-se a Rota do Presunto da Eurocidade Chaves-Verín, que é patrocinada pelos clubes e associações cicláveis do território (BTT Clube de Chaves, Club BTT Verín e o Club BTT Casa do Pessoal do Hospital de Chaves).

Capítulo 6. Potencialidades da Eurocidade Chaves-Verín para a prática de turismo ciclável

6.1. Introdução

Este capítulo apresenta casos de estudo que são importantes de serem analisados para este trabalho, visto terem elementos similares ao que se pretende fazer. É depois apresentado o elemento mais importante do capítulo, e do próprio projeto em si, denominado de “Programa para o desenvolvimento do turismo ciclável na Eurocidade Chaves-Verín”, que está dividido em duas fases. A primeira fase diz respeito aos resultados das entrevistas, através da análise efetuada com recurso ao *software* WebQDA, que destacaram os principais elementos associados à cooperação transfronteiriça e ao turismo ciclável. A segunda e última fase enuncia uma proposta de boas práticas, sendo que vai permitir ao destino melhorar aspetos nos elementos identificados.

6.2. Casos de estudo

Nesta seção vão ser mencionados alguns casos de estudo que vão servir de exemplo para esta Eurocidade, no que concerne ao desenvolvimento do turismo ciclável. Assim, existem várias características que devem ser consideradas para a escolha dos casos, sendo uma delas a hipótese de se obter informação através de múltiplas fontes de dados (Meirinhos & Osório, 2010), bem como conseguir ter uma análise rigorosa de uma situação específica (Marujo, 2016).

Foram identificados dois projetos como potenciais exemplos de sucesso para perceber como é que o desenvolvimento do turismo ciclável na Eurocidade Chaves-Verín se pode efetuar, tendo em conta as potencialidades atuais e futuras e características deste território analisadas no capítulo anterior. Estes casos referem-se a percursos cicláveis a nível europeu que têm tido muito sucesso, nomeadamente a Rede Eurovelo e a Pirinexus. Estes destacam muito bem a característica transfronteiriça, pois une diversos países através de percursos que podem ser feitos de bicicleta. Nitidamente que a Rede Eurovelo apresenta uma magnitude superior à Pirinexus, visto que esta última liga apenas uma parte no norte de Espanha a outra no sul de França.

6.2.1. Rede Eurovelo

A Rede Eurovelo, tratando-se de um percurso de cariz transfronteiriço, junta as principais temáticas do estudo, a cooperação transfronteiriça e o turismo ciclável. Trata-se de uma rede com 17 rotas de longa distância, envolvendo vários países (Anexo III), e ligadas à bicicleta, prevendo-se que esteja totalmente concluída até 2020 e que totalizará mais de 70.000 km. A entidade que desenvolve e coordena a rede é a Federação Europeia de Ciclistas (ECF). No que

diz respeito ao seu público-alvo, os percursos tanto podem ser utilizados por turistas de bicicleta como por locais que fazem as suas viagens quotidianas (EuroVelo, 2017). Estas rotas, apesar de a nível europeu estarem sob a tutela da ECF, no que concerne ao nível nacional, em termos da sua organização, desenvolvimento e operação, estão sob a alçada de *National Eurovelo Coordination Centres* (NECC), que existem em grande parte dos países por onde passam as rotas da Eurovelo (EuroVelo, 2017).

A rota tem como objetivos (i) ajudar a potenciar o crescimento económico e a gerar emprego de qualidade; (ii) diminuir o impacte ambiental provocado quer pelo turismo quer pelo transporte; (iii) promover o desenvolvimento regional e rural, potenciando destinos turísticos conhecidos e alguns menos conhecidos; (iv) estimular as comunidades através dos benefícios da utilização da bicicleta, promovendo a coesão europeia e mútua compreensão; (v) melhorar a saúde dos cidadãos europeus; e (vi) fomentar a troca de experiências, através do desenvolvimento de ciclovias estimulantes e de alta qualidade (European Cyclists' Federation & EuroVelo, 2011).

Estas rotas têm nomes associados aos países por onde passam, tornando os percursos mais aliciantes. Importa assim, tendo em conta a vasta dimensão de grande parte das rotas, uma boa identificação das mesmas, sendo que nem toda a rede está ainda terminada. Existem cinco categorias diferentes que se encontram presentes na rede Eurovelo: rota certificada EuroVelo; rota desenvolvida (com placas EuroVelo); rota desenvolvida; rota em desenvolvimento, mas utilizável; e rota em fase de planeamento (EuroVelo, 2017).

Existem também certos requisitos que devem ser cumpridos nas rotas da EuroVelo: ter em consideração percursos nacionais ou regionais existentes nos respetivos países; incluir pelo menos dois países, tendo assim um cariz transfronteiriço; ter uma distância mínima de 1.000 kms; evitar, sempre que possível, segmentos que apresentem algum tipo de inclinação, e facultar opções de transporte público (quando inevitável); possuir nome e identidade internacionalmente reconhecíveis, fáceis de comunicar e de promover (potencial de marketing); ter planos de implementação elaborados (projeto de execução, plano de negócio, parceiros); possuir sinalização conforme os regulamentos do respetivos país e/ou região, contínua e em ambas as direções; e ter sinalização complementada com painéis informativos sobre a rota, conforme o manual de sinalização “*EuroVelo: Signing of EuroVelo cycle routes*” (Bodor, Lancaster, McEldowney, & Freire, 2016).

Este tipo de percursos tem um impacte muito significativo a nível europeu, não sendo comparável com a escala dos percursos da Eurocidade Chaves-Verín. No entanto, é um exemplo de boas práticas a seguir, principalmente no que se refere à sinalização; ao carácter transfronteiriço; aos percursos serem fáceis de comunicar e promover, destacando o potencial

- Etapa Carrilet II (Sant Feliu de Guíxols – Girona, 39,7 km) [Rota acessível];
- Etapa Carrilet I (Girona – Olot, 54km);
- Etapa Vall de Camprodon (San Joan de les Abadesses – Molló, 37 km);
- Etapa Vallespir – França (Prats de Molló – Morellàs, 73 km).

Tem ainda o distintivo *Bed & Bike*, que é uma garantia de qualidade voltada especialmente para os ciclistas, certifica que o estabelecimento que o obtém – especialmente alojamento e restaurantes – oferece serviços adequados expressamente concebidos para quem pratica o turismo de bicicleta: dormida, espaços para guardar e lavar as bicicletas e para lavar e secar o equipamento, lotes de conserto, menus equilibrados para ciclistas e informações úteis para o ciclista, entre outros (Vies Verdes, 2012a). Vários municípios da Rota Pirinexus oferecem aos ciclistas a possibilidade de armazenamento gratuito de bicicletas e bagagens num local seguro, além de fornecerem informações sobre o trajeto e acesso à Internet para consulta deste site, projeção audiovisual, etc. (Vies Verdes, 2012c), bem como disponibilizam informação atualizada do estado das vias.

6.3. Programa para o desenvolvimento do turismo ciclável

6.3.1. Fase 1: Resultado das entrevistas

O estudo, como já foi referido, implicou a recolha de dados junto de entidades quer públicas quer privadas. Foram realizadas seis entrevistas a indivíduos que representam essas entidades e que possuem conhecimento acerca da região e da cooperação transfronteiriça ou do turismo ciclável.

6.3.1.1. Destino transfronteiriço

Partiu-se para esta análise tendo como base o facto de alguns estudos demonstrarem a importância da Eurocidade Chaves-Verín enquanto pioneira no seu modelo de cooperação em termos ibéricos e europeu. Percebeu-se que deviam ser destacados alguns fatores que dessem a devida importância a esta temática. Assim, no que diz respeito à vertente transfronteiriça e ao destino transfronteiriço em estudo, a análise dividiu-se em três importantes pontos: importância da eurocidade, turismo e cooperação transfronteiriça.

É destacada a importância da eurocidade. Apesar de ser um território com pouca densidade populacional, visto estar mais afastado de grandes centros urbanos, apresenta grande potencial no que diz respeito à cooperação territorial e transfronteiriça, sendo que a cooperação entre dois países como Portugal e Espanha, num contexto de Europa comunitária, é bastante importante e deve ser mantido.

[...] território, de baixa densidade populacional [...] o centro é Chaves. Igual acontece na parte sul da província de Ourense; Verín é um município maior, depois da capital, Ourense cidade, é Verín. (Entrevista nº 2)

[...] aproveitar esses fundos comunitários para integração europeia, aproveitar essas economias de escala que no nosso território de fronteira são sempre uma mais valia para o desenvolvimento social-económico das cidades. (Entrevista nº 2)

[...] associar a marca Portugal a uma marca Espanha [...], eu considero bastante importante, que é mais um produto que se abre e é um produto comunicado de uma forma completamente diferente (Entrevista nº 5)

Em termos de destino transfronteiriço, o turismo tem um papel fundamental para incentivar o seu desenvolvimento duradouro, na medida em que as fronteiras conseguem ter um poder de atração em algumas zonas do mundo (Timothy, 1995). As entidades em análise consideram essencial o desenvolvimento do turismo no território, como potencializador dos seus recursos endógenos.

O turismo é fulcral, fulcral, é importante, porque o turismo é transversal, implica muitas atuações, implica ordenamento urbano, implica a sustentabilidade do meio-ambiente, implica a revalorização patrimonial. (Entrevista nº 2)

Eu acho que há um forte turismo termalismo ali efetivamente e cultural, touring cultural e paisagístico e dos patrimónios. (Entrevista nº 3)

En un destino en el que sus recursos naturales y culturales son tan importantes. (Entrevista nº 4)

Eu acho o nosso território é muito rico e essa área em particular é uma área com excelentes características naturais. (Entrevista nº 6)

Em relação à cooperação transfronteiriça na Eurocidade Chaves-Verín, as entidades competentes referem que os dois territórios têm muito mais a ganhar se trabalharem juntos, tendo sido um longo processo até à criação da eurocidade.

Este processo começou no ano 2007, em que os dois presidentes das Câmaras acharam que era preciso procurar soluções inovadoras para o desenvolvimento do território. (Entrevista nº 2)

[...] etapas foram várias, que marcaram. A primeira foi elaborar um estudo estratégico [...], a segunda etapa foi procurar fundos comunitários [...] depois de criarmos o edifício criámos a personalidade jurídica, criámos, constituímos a Eurocidade que mudou para uma instituição que é o Agrupamento Europeu para a Cooperação Territorial. (Entrevista nº 2)

Uma eurocidade sustentável é uma cidade com interesse turístico, uma eurocidade que é preocupada com o meio ambiente [...] preocupada com a requalificação urbana. (Entrevista nº 2)

Tendo em conta a cooperação transfronteiriça no destino Eurocidade Chaves-Verín, percebe-se que as principais entidades públicas que se encontram no destino têm conhecimento direto sobre esta matéria, mencionando que:

Estamos num momento de ir mais além, mais a fundo, de ser mais inovadores, mas também mais ambiciosos, queremos somar com a incorporação de novos municípios, os municípios do Alto Tâmega, a Comunidade Intermunicipal do Alto Tâmega, queremos alargar o território Chaves-Verín. (Entrevista nº 2)

Para além de ser um processo longo e complexo, existe um objetivo comum, entre Chaves (Portugal) e Verín (Espanha): “[...] desenvolver o território social economicamente” (Entrevista nº 2).

No que diz respeito às matrizes efetuadas com o *software* de análise, foram cruzadas algumas das categorias criadas, em “Classificações > Fontes”, mais concretamente as características dos entrevistados, com a “categoria do entrevistado” e o “destino transfronteiriço”. Assim, nas componentes do destino transfronteiriço, a subdimensão “importância” é mais referida pelas entidades privadas do que pelas entidades públicas (Figura 53). Já “turismo” e “cooperação transfronteiriça” e, conseqüentemente a Eurocidade Chaves-Verín, foram mais consideradas pelas entidades públicas.

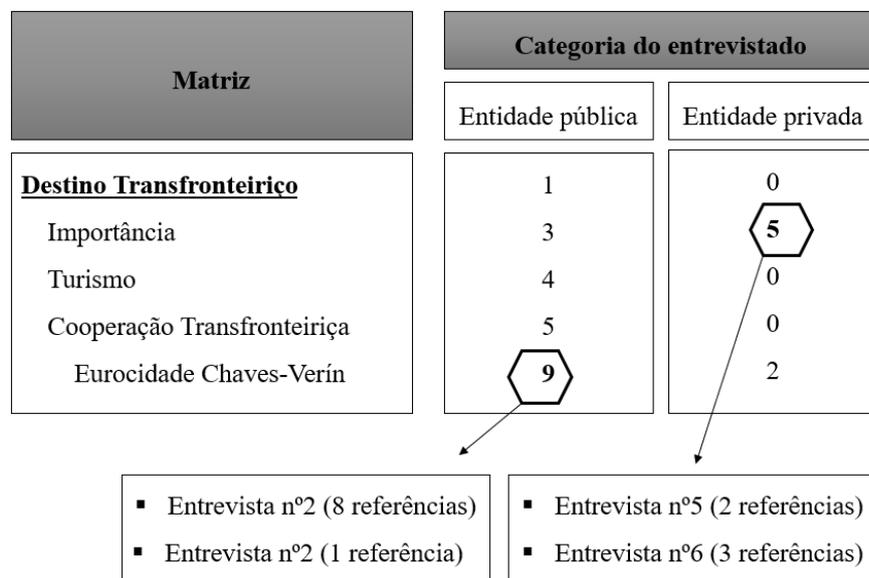


Figura 53 - Matriz relativa ao “Destino Transfronteiriço” X “Categoria do entrevistado”

Fonte: Elaboração própria com base no *software* WebQDA

No que diz respeito à temática-chave “destino transfronteiriço”, as entidades entrevistadas demonstraram a devida importância que a mesma tem, ao associar a marca Portugal com a marca

Espanha, como Chaves e Verín fizeram ao se aperceberem das mais valias que íam ter se se tornassem AECT-ECV. Relativamente à dimensão “turismo”, este é potenciador dos territórios transfronteiriços, na medida em que os recursos quer culturais quer naturais da eurocidade têm grande potencial turístico, existindo certas tipologias do turismo que têm forte investimento, nomeadamente o termalismo, touring cultural e paisagístico e o património. Por último, no que diz respeito à dimensão da “cooperação transfronteiriça”, para a união efetiva de Chaves e Verín, existiu a necessidade de se perceber formas inovadoras de potenciar o desenvolvimento do território, sendo que desde a formação da Eurocidade, e da própria AECT, foram várias as etapas e um processo demorado, que envolveu a necessidade de elaborar um estudo estratégico do território, mostrando assim todos o seu potencial, bem como a necessidade de procurar fundos comunitários que apoiassem esta iniciativa pioneira a nível ibérico.

6.3.1.2. Turismo ciclável

Na temática central do projeto, e mais extensa desta análise, existe uma maior variedade de respostas. Assim, numa primeira instância, podem-se destacar as potencialidades do turismo ciclável na Eurocidade Chaves-Verín, que envolvem: percursos e rotas, principais infraestruturas, equipamentos de apoio e entidades. A temática em torno da bicicleta é analisada enquanto experiência turística, e qual a modalidade em que é mais praticada, e como meio de transporte. É ainda destacada também a importância das parcerias em âmbito do turismo de bicicleta, qual a tipologia dos turistas cicláveis (recreio e lazer ou vertente desportiva), quais as motivações para preferir a utilização da bicicleta, bem como qual a estada média destes turistas no destino. Percebeu-se que os entrevistados também focaram quais as principais barreiras encontradas para o desenvolvimento em geral do turismo ciclável, bem como é que as entidades fazem a sua promoção a nível do turismo ciclável.

6.3.1.2.1. Potencialidades

No que diz respeito às potencialidades, a nível mais genérico, quer tanto a nível regional como local, o território dispõe dos fatores necessários para o desenvolvimento do turismo associado à utilização da bicicleta. Ao se associarem dois municípios de países diferentes, que considerem importante apostar no desenvolvimento e melhoria da prática da bicicleta no seu território, estão a inovar, especialmente num conceito que envolve a componente transfronteiriça, visto que o turismo ciclável consegue efetivamente ter grande potencial turístico nos territórios onde é desenvolvido (Ruschel, 2008).

Toda a Região Norte tem potencialidades [...] no âmbito da bicicleta, evidente que Chaves, e o território em volta de Chaves, tem condições boas para a prática. (Entrevista nº 3)

Su características geográficas y naturales hacen de la eurociudad un destino de primer nivel para el ciclurismo y la práctica de la bicicleta de montaña BTT. (Entrevista nº 4)

Em primeiro lugar, os percursos, depois a existência de estruturas locais, seja de equipamentos, de, por exemplo, estruturas de animação permanente [...] cada vez mais temos de criar as condições [...] isto pode implicar desenvolver programas, que sejam na natureza... através de trilhos, de BTT. (Entrevista nº 6)

Existem importantes percursos e rotas que se podem fazer de bicicleta na Eurocidade Chaves-Verín, sendo uma das rotas transfronteiriças mais importantes a que está associada, a Ecovia do Tâmega, e tem grandes potencialidades para enaltecer e promover estes percursos que também têm a opção de bicicleta.

Esta região daqui tem percursos [...] single tracks, como double tracks [...] terreno plano, terreno montanhoso. (Entrevista nº 1)

A Nacional 2 é um grande desafio que está agora, e cada vez mais há uma procura [...] quer-se apostar na Linha do Corgo. (Entrevista nº 1)

Passa aqui o Caminho Interior Português, que vem desde Viseu e passa Vila Real e segue para Chaves, e aqui em Verín há um cruzamento de caminhos, que é o Caminho da Prata, que vem do Sul de Espanha, com o Caminho Interior Português. (Entrevista nº 2)

A Rota das Fortalezas com os Castelos BTT [...] Rota Termal e da Água, que é uma rota muito longa, porque é de Verín até Vidago, está desenhada para ser um touring [...] mas também dá a possibilidade de ir de bicicleta, se estiver dias ou uma semana. (Entrevista nº 2)

Ao nível de turismo, nós criámos aqui uma infraestrutura que comunica Chaves-Verín para ir de bicicleta. (Entrevista nº 2)

No fundo, ecovias, ciclovias e ecopistas, e nessas nós incluímos as que estavam disponíveis à data em Chaves. (Entrevista nº 3)

Muy interesante incluir el ciclismo en las rutas gastronómicas, termales y de naturaleza, así como la creación de rutas etnográficas. (Entrevista nº 4)

Haver estradas e caminhos que sejam adequados com pouco trânsito, com poucos camiões, poucos autocarros, pouco trânsito diário também é fundamental. (Entrevista nº 5)

É dada importância à conhecida rota que liga Verín a Vidago, importante freguesia de Chaves, sendo que essa rota é denominada por “Rota Termal e da Água”, onde foi possível através da temática da água que está presente tanto em Chaves como Verín, ser aproveitada turisticamente, criando uma rota que interliga todo o território.

Rota Termal e da Água, que é uma rota muito longa, porque é de Verín até Vidago, está desenhada para ser um touring [...] mas também dá a possibilidade de ir de bicicleta, se estiver dias ou uma semana. (Entrevista nº 2)

A única coisa que eu conheço que foi feita, inclusive aqui com a participação do Turismo do Porto e Norte de Portugal e com o Turismo da Galiza foi o roteiro de águas, isso sim foi feito, com a participação de Verín e com a participação de Chaves. (Entrevista nº 3)

No que concerne às infraestruturas, existem importantes elementos que já foram referidos: alojamento, oficinas, centros de BTT, estacionamento para bicicletas, entre outros. No que diz respeito especificamente ao alojamento, as entidades abordam a sua importância de estar associado ao selo *bike-friendly*.

Debe ofrecer servicios para facilitar la llegada de ciclistas y su alojamiento así como carriles en las carreteras y lugares específicos para la circulación de bicicletas. (Entrevista nº 4)

*Já se vê mais os hotéis e os próprios restaurantes estão-se a adaptar às novas realidades, porque normalmente as pessoas vinham com a bicicleta e eles não estavam preparados para isso, e nomeadamente hoje não têm um cartaz na porta a dizer que são *bike-friendly* mas fazem isso espontaneamente. (Entrevista nº 1)*

A cidade urbana do Alto Tâmega é Chaves, é onde estão os hotéis. (Entrevista nº 2)

*Estabelecimentos hoteleiros também conheço, na parte espanhola e na parte portuguesa Chaves-Verín que alugam bicicletas, da restauração já conheço menos, mas que sejam *bike-friendly*, com distintivo *bike-friendly*, não sei. (Entrevista nº 2)*

*Relativamente à restauração, não tenho conhecimento de nenhum ali em Chaves que seja *bike-friendly*, hotéis também não tenho conhecimento de nenhum *bike-friendly*. (Entrevista nº 3)*

E para o alojamento *bike-friendly* existem soluções como o Bikotel.

*Marca Bikotel [...] fomenta o conjunto das unidades hoteleiras para esta questão do *bike-friendly* e orientar as estadias dos ciclistas para o que necessitam. (Entrevista nº 5)*

Nós trabalhamos ao nível de alojamentos, mas também ao nível de destinos [...] nós ao oferecermos, ao capacitarmos alojamentos, serviços de agenciamento turístico, vamos facilitar a experiência ao turista. (Entrevista nº 6)

As pessoas chegam e depois não têm um sítio adequado para guardar a bicicleta ou se vêm é para fazer uma travessia ou uma rota mais longa e precisariam de, por exemplo, fazer uma lavagem da roupa ou querem levantar cedinho para aproveitarem as primeiras horas da manhã e os hotéis às vezes não são muito flexíveis. (Entrevista nº 6)

Vamos ter provavelmente dois alojamentos lá na zona que vão entrar para a nossa rede e que nós estamos a trabalhar. (Entrevista nº 6)

Os estacionamentos para bicicletas, como importantes infraestruturas que dão apoio aos percursos e rotas cicláveis, e num destino que futuramente queira apostar no turismo ciclável, deve ter em atenção este elemento, que é muito importante para quem utilize a bicicleta tenha um local seguro para a armazenar. No entanto, apesar de grande parte dos percursos mais

importantes a nível turístico e no qual se pode circular de bicicleta estejam sinalizados, a existência de estacionamentos para bicicletas junto aos percursos ainda não existe no território em análise.

Exclusivo para bicicletas mesmo [...] não...não tem (estacionamento). (Entrevista nº 1)

Estacionamentos para bicicletas nas áreas urbanas sim, nos percursos não. (Entrevista nº 2)

Percebeu-se também que já foi de interesse a criação de um Centro de BTT no município de Chaves, que unisse a fronteira entre Portugal e Espanha no território de Chaves e Verín.

Esteve previsto um centro de BTT aqui. (Entrevista nº 1)

Podría ampliarse a Portugal para constituir un centro BTT internacional compartido. (Entrevista nº 4)

Para além de existirem os percursos e rotas, é deveras importante que sejam integradas infraestruturas e condições necessárias, como a segurança, sinalização dos mesmos, entre outros aspetos.

Criar infraestruturas e condições de projetos muito mais ambiciosos, por exemplo, uma rede de bicicletas. (Entrevista nº 2)

Os percursos estão perfeitamente sinalizados, preparados para ir de bicicleta, para evitar que os carros entrem nesses percursos. (Entrevista nº 2)

No que diz respeito aos equipamentos de apoio, referenciados para a Eurocidade Chaves-Verín, estes indicam zonas de descanso, oficinas de reparação para apoio às bicicletas ou lojas privadas que possam prestar esse tipo de serviços.

Há sempre zonas de descanso, tanto Chaves como Verín têm zonas de apoio a bicicletas. (Entrevista nº 1)

As oficinas. Aqui em Chaves temos 4-5 e Verín tem pelo menos 3...4, tem 4 que dão um apoio a estas pessoas que transitam. (Entrevista nº 1)

Há lojas privadas, oficinas privadas que dão serviço. (Entrevista nº 2)

Perante isto, no que diz respeito às potencialidades do turismo ciclável, na dimensão “equipamentos de apoio”, é dada uma maior importância por parte das entidades públicas, sendo que ao longo das seis entrevistas, os equipamentos de apoio são referenciados 26 vezes.

Como forma de contabilizar o impacto económico gerado pelo turismo ciclável, tentou perceber-se se estava implementado um sistema de contagem automática de pessoas que utilizem a bicicleta no território.

Não tem sistema de contagem, simplesmente tem as marcações no terreno, a pessoa o que tem, temos aqui o material informativo, são os tracks disponibilizados na Internet. Quem quiser fazer segue as placas ou segue a identificação geográfica cedida por track. (Entrevista nº 1)

Nos percursos sistema de contagem automática não há. (Entrevista nº 2)

Como ainda não havia sido implementado qualquer tipo de sistema de contagem automática, as entidades públicas do território foram questionadas se existia algum sistema *bike-sharing*, pelo qual não existia, no entanto há projetos em andamento para que tal aconteça: “Estamos a trabalhar para o bike sharing” (Entrevista nº 1)

Para que o turismo ciclável aconteça, as entidades têm um papel muito importante, principalmente aquelas que envolvem a vertente ciclável e o turismo, destacando o valor das parcerias público-privadas. Na Eurocidade Chaves-Verín, existem alguns clubes e associações que organizam eventos que potenciam o turismo de bicicleta.

[...] muitos clubes de bicicleta dos dois lados [...] há clubes de BTT. (Entrevista nº 2)

Fundamental, fundamental, a parceria público-privada, no desenvolvimento turístico do território. (Entrevista nº 2)

Permite una promoción del cicloturismo y el BTT mucho más efectiva para atraer ciclistas al territorio. (Entrevista nº 4)

Para que se dê a devida importância ao turismo ciclável, para além da intervenção de entidades público-privadas, também deve ser envolvida a comunidade, de modo a que se valorize a bicicleta, como meio de transporte e como também uma experiência turística.

A nossa preocupação é exatamente essa, é formar uma comunidade de pessoas que realmente gostem de partilhar e andar de bicicleta. (Entrevista nº 6)

Na matriz apresentada na (Tabela 22), que cruza a categoria do entrevistado” e a “turismo ciclável”, percebe-se que as mesmas entidades públicas destacam mais “percursos e rotas” e “equipamentos de apoio” nos seus discursos, do que as duas entidades privadas. Por outro lado, a Entrevista nº 6 dá um maior destaque no seu conteúdo discursivo aos equipamentos de apoio, com cerca de 7 referências.

Tabela 22 - Matriz relativa ao “turismo ciclável” x “categoria do entrevistado”

Matriz	Categoria do entrevistado	
	Entidade pública	Entidade privada
Turismo Ciclável		
Potencialidades	9	2
Percursos e Rotas	4 18	2
Infraestruturas	9	1
Equipamentos de apoio	18	0
Entidades	5	8 1

<ul style="list-style-type: none"> Entrevista nº1 (7 referências) Entrevista nº2 (6 referências) Entrevista nº3 (2 referências) Entrevista nº4 (3 referências)
--

<ul style="list-style-type: none"> Entrevista nº1 (4 referências) Entrevista nº2 (8 referências) Entrevista nº3 (2 referências) Entrevista nº4 (4 referências) 	<ul style="list-style-type: none"> Entrevista nº5 (1 referência) Entrevista nº6 (7 referências)
--	---

Fonte: Elaboração própria com base no *software* WebQDA

6.3.1.2.2. Bicicleta

No que concerne à categoria “bicicleta”, associada ao “turismo ciclável”, esta foi destacada enquanto experiência turística e identificadas as modalidades associadas, bem como meio de transporte. Assim, enquanto experiência turística, percebeu-se que a bicicleta acaba por ser potenciadora do destino na vertente turística, porque para além de se poder experienciar o território de diferentes maneiras através da utilização da bicicleta, está-se a promover a comunicação entre turistas cicláveis e as comunidades acolhedoras. Acima de tudo, o turismo ciclável só vai ser possível quando a cultura da bicicleta passar a ser prioritária nas várias regiões.

O turismo de bicicleta vende, vende território, vende natureza. (Entrevista nº 2)

A bicicleta é importante, porque nós criámos essas rotas para ir de bicicleta, “ter tempo” para ver o que a Eurocidade oferece [...] então todas as experiências de bicicleta são importantes. (Entrevista nº 2)

A bicicleta é cultura acima de tudo [...] se não faz parte da cultura de uma, de um determinado país, de uma determinada região [...] é mais complicado que essas pessoas optem por um tipo de turismo ciclável. (Entrevista nº 5)

A bicicleta acaba por ser um potenciador de aparecimento de nichos de mercado que faz muito sentido associar à produção turística. (Entrevista nº 6)

Existe ainda um conjunto de benefícios que a bicicleta tem, sendo que aquele que mais se destaca é o ambiental, visto tratar-se de um meio de transporte ecológico.

Para além dos benefícios óbvios, quer em termos ambientais, da poluição, na redução dos automóveis nas ruas e dos congestionamentos é muito importante. (Entrevista nº 6)

No que diz respeito à questão da complementaridade, a bicicleta pode nitidamente ser ajustada e integrada noutros produtos, tendo assim um cariz multidiversificado.

Apostamos internamente também em produtos combinados e eu creio que a bicicleta facilmente pode ser enquadrada e pode ser incluída nessas vertentes. (Entrevista nº 6)

A bicicleta, enquanto experiência turística, consegue permitir experiências únicas, pois permite conhecer os territórios de diversas maneiras, de uma forma mais calma e lenta, permitindo interligar diferentes tipologias de turismo durante a sua experiência. Sendo também uma experiência, vai permitir ao destino que comece efetivamente a fazer parte da oferta do mesmo.

A parte que vem fazer este turismo ciclável, vem pela pura diversão, para passar dias agradáveis em cima da bicicleta. (Entrevista nº 1)

[...] dá para andar de bicicleta muito bem [...] à parte de ser um meio de transporte, é uma experiência. (Entrevista nº 2)

A bicicleta é uma forma, é óbvio que pode ser uma forma de transporte na vida quotidiana das pessoas, mas é um meio de transporte para se viajar e pode ser uma experiência. [...] Cada turista é um turista, mas eu acho uma forma menos cansativa, mais rápida [...] se fizer bicicleta e tiver pouco tempo para estar no território. [...] Acho muito importante que a bicicleta seja um meio de transporte para que os turistas possam fazer essas rotas. (Entrevista nº 3)

Si forma parte de la oferta turística del territorio. (Entrevista nº 4)

EUA, Canadá, Brasil, Norte da Europa, Austrália, todos eles têm uma cultura de bicicleta, ou seja, todos eles andam de bicicleta nos seus países e como tal optam por passar férias, fazer férias com bicicleta, com este tipo de turismo. (Entrevista nº 5)

A viagem de bicicleta acaba por ser uma viagem mais lenta, acaba por dar a possibilidade ao utilizador de bicicleta, de explorar o território de forma diferente, dar uma outra aproximação se calhar mais genuína. (Entrevista nº 6)

Percebeu-se ainda que a principal modalidade que pode advir desta experiência turística, tanto em Chaves como em Verín, é sem dúvida o BTT, na modalidade XCM, ou seja, *cross-country marathon*.

BTT, na modalidade XCM [...] competição também de XCO [...] também foi muito bom o downhill [...] ciclismo para a estrada. (Entrevista nº 1)

[...] para BTT, a região tem paisagens esplêndidas para andar de bicicleta e por condições para trazer turistas de fora que gostem de andar de bicicleta [...] o BTT é fundamental aqui. (Entrevista nº 2)

Sobre todo la bicicleta de montaña, BTT. (Entrevista nº 4)

Tendo em consideração a subdimensão “bicicleta” e a “categoria do entrevistado” (Figura 54), verifica-se que as entidades públicas destacam mais a questão das modalidades, mais concretamente a importância do BTT no território, enquanto as entidades privadas dão um maior destaque à temática da bicicleta em geral, tendo em consideração principalmente a sua importância e os benefícios que tem.

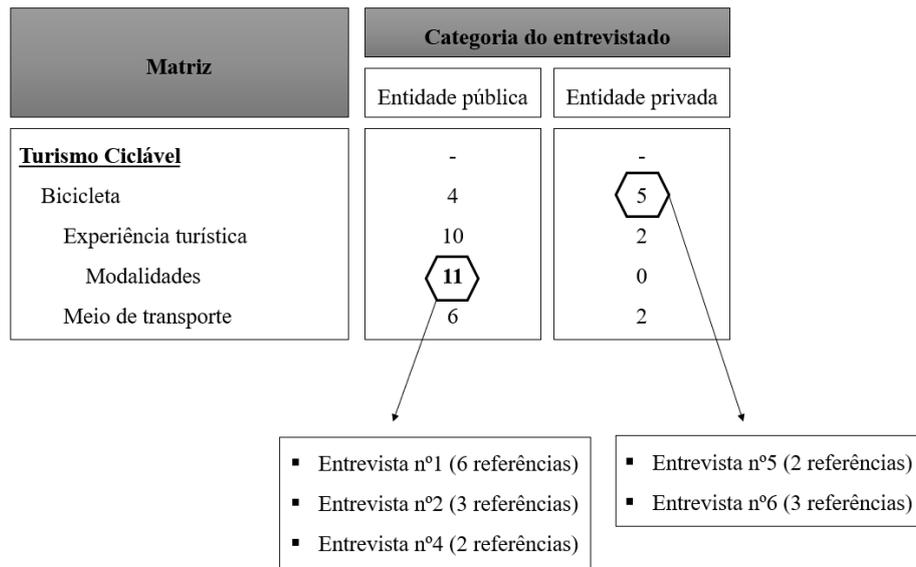


Figura 54 - Matriz relativa à “bicicleta” x “categoria do entrevistado”

Fonte: Elaboração própria com base no *software* WebQDA

A bicicleta, antes de ser uma experiência, é um meio de transporte com características ecológicas, que permite transportar determinada pessoa de um ponto A a um ponto B.

A bicicleta é um meio de transporte ecológico, é económico e leva-nos onde queremos chegar, e de uma forma sustentável, saudável e agradável, porque as pessoas gostam de praticar a modalidade e serve para abranger aqui o território todo. (Entrevista nº 1)

As pessoas também já andam de bicicleta para fazer a sua deslocação, não só em termos turísticos ou de diversão, mas também já serve como um meio de transporte para se ligar de um lado ao outro, casa-trabalho, trabalho-casa (por exemplo). [...] Como é um vale é plano, então a bicicleta podia ser o meio de transporte sustentável mais importante, que devemos de promover, tanto a nível urbano como de natureza, para comunicar os dois municípios” (Entrevista nº 1)

A bicicleta é uma forma, é óbvio que pode ser uma forma de transporte na vida quotidiana das pessoas, mas é um meio de transporte para se viajar e pode ser uma experiência. (Entrevista nº 2)

É um meio de transporte sim [...] a bicicleta é usada como um meio de transporte de A para B. (Entrevista nº 5)

6.3.1.2.3. Importância das parcerias

É dada importância às parcerias, sendo muito relevante no caso do destino que haja envolvimento entre entidades públicas e privadas. Torna-se, assim, mais vantajoso que se opte por uma estratégia de trabalho conjunto, sem ter elemento de competição associado com várias empresas do mesmo ramo.

Somos todas empresas privadas, somos todos de um mesmo mercado, mas em vez de termos uma estratégia ou uma filosofia de concorrência, nós optamos por ter uma estratégia e filosofia e um conceito de parceria. [...] Realmente as parcerias são importantíssimas, sejam elas com entidades públicas, associações ou entidades privadas, e especialmente num país tão pequeno. (Entrevista nº 5)

[...] trabalharem em rede com empresas com alojamentos, com cafés, com agência de viagens, táxis, é... vai gerar produção económica, acho muitíssimo importante [...] trabalhamos muito em parceria e com ligação e tentamos desenvolver esses destinos. (Entrevista nº 6)

6.3.1.2.4. Tipologia dos turistas cicláveis

No que diz respeito à tipologia dos turistas cicláveis, foram identificadas várias dimensões, tendo em conta a vertente (recreativa e de lazer / ou desportiva), motivações e o tempo da estada. No que concerne à vertente recreativa e de lazer e também da desportiva, das respostas das entidades públicas tem-se essencialmente:

Ambas vertientes se dan en nuestra eurociudad aunque predomina la vertiente recreativa y la deportiva no competitiva. (Entrevista nº 4)

Predomina la vertiente recreativa y la deportiva no competitiva. (Entrevista nº 4)

Do turismo ciclável de passagem nós temos maioritariamente a procurar os que fazem o Caminho de Santiago, a procurar os albergues, a pernoitar nos Bombeiros, porque há diferentes modalidades que as pessoas procuram fazer o passeio. (Entrevista nº 1)

Depois na bicicleta há um perfil, há famílias que andam de bicicleta [...] cada vez mais a vertente recreativa está a tomar muita importância. (Entrevista nº 2)

As entidades privadas entrevistadas, não estando a trabalhar no território, têm uma perspetiva mais geral deste tipo de turistas que andam de bicicleta. Assim, são percebidos que os seus clientes tendem a procurar mais uma vertente recreativa e de lazer, sendo pessoas mais

maduras, em pequenos grupos ou casais, ou individualmente, com capacidade económica e habilitações literárias elevadas, que dão primazia ao contacto com a natureza e território.

60% com motivação recreativa ou de lazer. (Entrevista nº 5)

São maioritariamente jovens na casa dos 50 mais, essencialmente, são pessoas que vêm em pequenos grupos ou casais. ou por vezes vêm a solo, normalmente têm formação superior, são pessoas com alguma capacidade económica e com capacidade financeira [...] são pessoas que querem conhecer, querem explorar, querem o contacto com a natureza, com a cultura e com as pessoas locais e também numa vertente muito recreativa. (Entrevista nº 6)

Para além da vertente recreativa, obviamente que também se tem a vertente desportiva, mais associada à competição: “[...] depois também há os desportistas” (Entrevista nº 2).

No que diz respeito a esta vertente, mas a nível mais geral verificado pelas entidades de cariz privado relativamente aos seus clientes, destaca-se a crescente importância que Portugal tem tido.

40% com motivação desportiva. (Entrevista nº 5)

[...] parte desportiva também nós estamos a sentir neste momento uma crescente procura, talvez até de grupos maiores e de operadores internacionais [...] Portugal também como destino com potencial da parte desportiva. (Entrevista nº 6)

As motivações relativamente aos turistas cicláveis foram mais referenciadas pelas entidades de cariz privado (Figura 55), sendo que têm a ver com o cariz intrínseco aos mesmos (bem-estar físico e emocional) e extrínsecos (moda, preço, características ambientais, características do destino). Para além disto, e mais ligado à questão da moda, os turistas cicláveis parecem ter uma maior tendência para visitar destinos já conhecidos com forte cultura de bicicleta, e depois sim experimentar o território nacional.

[...] motivações são em primeiro lugar [...], o bem-estar, o bem-estar físico, o bem-estar emocional e a bicicleta é um desporto que consegue assegurar isto, a moda, a bicicleta é uma moda, a parte ambiental é eco-friendly, depois temos motivações como o próprio destino Portugal e as suas regiões e começamos a entrar em vários pontos: como a gastronomia, os vinhos, a cultura eu diria que assim por alto estes seis, sete pontos que eu referi são os mais importantes as maiores motivações e o preço [...] o preço é fundamental. [...] As pessoas vão primeiro fazer o que é mais conhecido Itália, França, Áustria, Danúbio, Espanha e só depois de terem feito todas estas regiões que são muito famosas em turismo ciclável, então descobrem Portugal. (Entrevista nº 5)

Há pessoas muito interessadas na parte da natureza, na parte cultural. (Entrevista nº6)

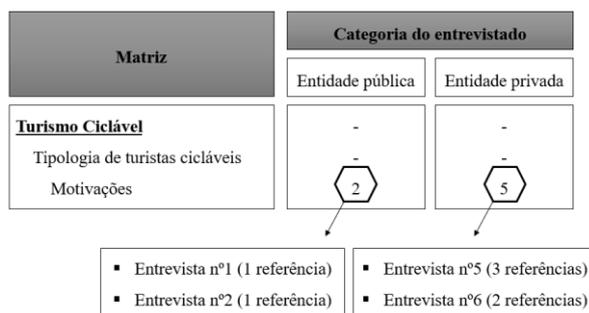


Figura 55 - Matriz relativa às “motivações” x “categoria do entrevistado”

Fonte: Elaboração própria com base no *software* WebQDA

Relativamente à duração da estada no destino, as informações recolhidas dizem respeito ao evento ciclável e gastronómico “Rota do Presunto da Eurocidade Chaves-Verín”, e normalmente quem visita o território é nos dias do evento.

As pessoas procuram o fim-de-semana que nós realizamos a rota do presunto. (Entrevista nº 1)

Son visitantes, sobre todo de fin de semana, y que pasan unos dos días en el destino. (Entrevista nº 4)

Tendo em conta os clientes das entidades privadas entrevistadas, no seu todo, a duração da estada a determinados destinos vai dos cinco aos catorze dias, permitindo aos visitantes dispendir mais dinheiro nesses destinos, contribuindo para o seu desenvolvimento económico.

Os turistas ficam connosco entre cinco a sete dias. (Entrevista nº 5)

[...] entre oito dias às vezes doze a catorze. No mínimo vêm oito dias [...] não estão muito preocupados com o tempo, não têm horários rígidos, são muito flexíveis, muito interessados em explorar sítios fora do normal, que os ponha em contacto com coisas mais alternativas. (Entrevista nº 6)

6.3.1.2.5. Barreiras

No que concerne às barreiras, as entidades entrevistadas percecionaram que o preconceito em torno da bicicleta está lentamente a desaparecer, nomeadamente no que diz respeito ao nível da própria insegurança das pessoas que andam de bicicleta em estradas que são compartilhadas com outros meios de transporte e a própria cultura da bicicleta em Portugal, que é ainda reduzida.

Está-se a perder um bocado esta barreira do preconceito das pessoas andarem de bicicleta e isso é cada vez é mais notável. [...] depois as estradas são estreitas e por isso se vê tantos acidentes que não deviam ocorrer, nós aqui ainda temos a sorte de estar no interior e o tráfego não é assim tão intenso. (Entrevista nº 1)

[...] grandes barreiras que nós encontrámos mais no início, está melhor, mas continuamos a encontrar é a questão que Portugal continua a ser para o ciclista, para um destino de um ciclista para fazer turismo de bicicleta, continuamos a ser dentro da Europa, possivelmente a quarta ou a quinta escolha. (Entrevista nº 5)

Existe uma maior referenciação por parte das entidades públicas a barreiras que se verificam a quem utiliza a bicicleta (Figura 56), que está muito interligada com a insegurança sentida principalmente em estradas partilhadas, sendo que as entidades privadas destacam mais as barreiras que elas próprias sentem em relação ao turismo ciclável, e por Portugal não ser um destino de eleição nesta matéria.

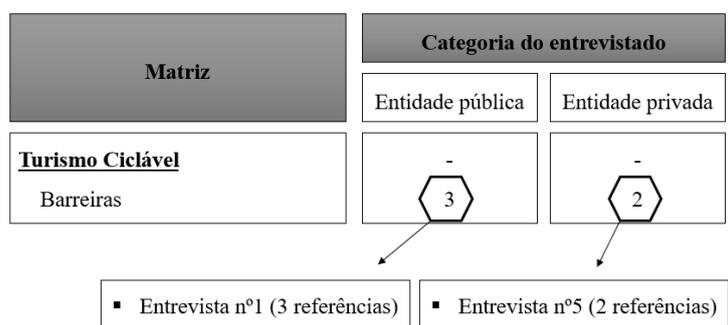


Figura 56 - Matriz relativa às “barreiras” x “categoria do entrevistado”

Fonte: Elaboração própria com base no software WebQDA

6.3.1.2.6. Promoção

Por último, no que diz respeito à promoção que o destino faz, são salientados essencialmente os eventos, onde é destacada a conhecida Rota do Presunto da Eurocidade Chaves-Verín e como tal é promovida.

[quem] organiza as provas a nível aqui local é o BTT Clube de Chaves [...] o Clube de Verín que também organiza provas dentro do Ayuntamiento de Verín [...] Casa do Hospital, que organiza aqui o troféu Eurocidade Chaves-Verín [...] circuito José Ferreira BTT Clube de Chaves [...] Road Across Portugal que vai sair daqui e vai até Faro. [...] vamos ter uma feira do vinho que vai ser ali feita numa aldeia perto de Verín, e nos solicitam a nós, BTT Clube de Chaves e ao BTT de Verín, fazer um percurso para a própria feira, que é para atrair as atrair as pessoas à feira. (Entrevista nº 1)

A Rota do Presunto atrai muitos turistas, muitos aficionados à bicicleta. (Entrevista nº 2)

Más de 5.000 ciclistas han podido conocer ya parte de la eurocidade al participar en distintas pruebas deportivas. (Entrevista nº 4)

Percebe-se que existem essencialmente duas palavras em destaque – “bicicleta” e “turismo” –, que são duas componentes muito importantes deste projeto. Para ilustrar melhor a dimensão das palavras e a quantificação das suas repetições, é apresentado assim um gráfico ilustrativo desta realidade (Figura 58), onde se percebe que a palavra “bicicleta”, é sem dúvida aquela que mais se repete, assim como o “turismo” e “ciclável”. A componente transfronteiriça também se encontra mencionada através das palavras “eurocidade”, “destino” e “território”.

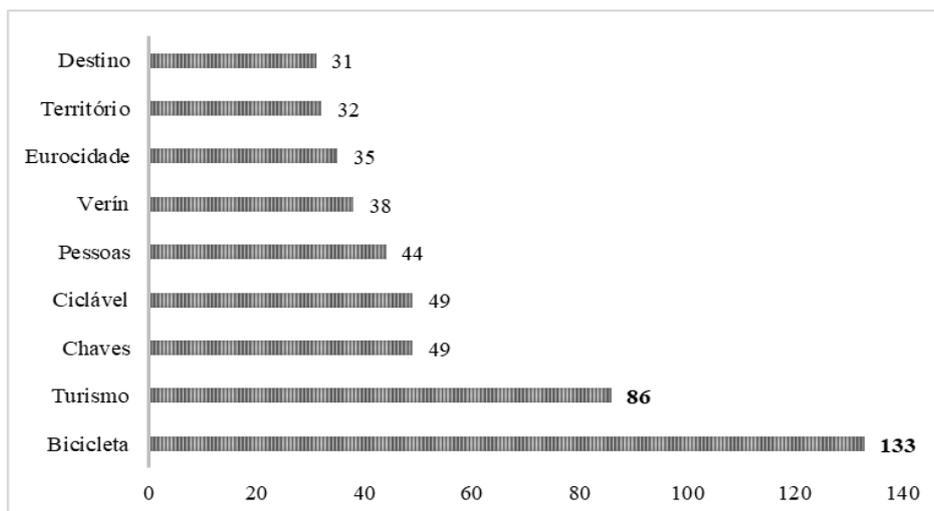


Figura 58 - Top 10 de palavras mais frequentes nas entrevistas

Fonte: Elaboração própria com base no *software* WebQDA

6.3.2. Fase 2: Proposta de boas práticas

Apresenta-se de seguida uma proposta de boas práticas para o destino transfronteiriço Eurocidade Chaves-Verín, que vai permitir elencar algumas alterações que podem ser efetuadas para tornar o destino mais amigo da bicicleta, tanto a nível dos percursos cicláveis e as rotas temáticas, como do alojamento e restauração, atividades e eventos, e destacar a importância das entidades *bike-friendly*.

6.3.2.1. Percursos cicláveis

Estando o território em estudo num âmbito paisagístico muito característico – montanha e planície junto ao rio Tâmega –, percebeu-se que neste tipo de ambiente existiria uma maior predisposição para serem utilizados velocípedes como meio de transporte (quotidiano, vertente desportiva e vertente turística) (Carneiro, Lima, & Silva, 2015). Para além de todos os percursos cicláveis que a Eurocidade Chaves-Verín oferece, torna-se muito importante que dêem as informações corretas nas suas brochuras e destaquem os principais serviços que podem ser utilizados pelos turistas cicláveis quando realizam esses percursos e rotas temáticas. Para além

disto torna-se necessário que estejam dotados das infraestruturas necessárias para dar apoio a quem anda de bicicleta, nomeadamente de áreas de descanso, desde bancos, estacionamentos para bicicletas, locais de apoio para manutenção das bicicletas, etc.

Em relação aos percursos cicláveis, especialmente no que diz respeito a um determinado destino, que deve ser visto como um todo, e no que diz respeito ao *Cycling & Walking* em Portugal, o Turismo de Portugal identificou um conjunto de requisitos que caracterizam especificamente estes percursos. Neste trabalho, apenas se destaca a vertente interligada com a bicicleta, visto que é objeto do estudo. As modalidades principais que se inserem nestes requisitos abrangem tanto *touring*, como BTT e estrada. Assim, os requisitos de caracterização de um percurso como *cycling* são (Turismo de Portugal, 2017):

- a) Estar inserido numa grande rota, se aplicável;
- b) Ter uma designação do percurso;
- c) Breve descrição percurso: caracterização do contexto paisagístico do percurso (máximo 100 palavras);
- d) Ponto de partida do percurso;
- e) Coordenadas do ponto de partida: coordenadas geográficas em graus decimais;
- f) Ponto de chegada do percurso;
- g) Coordenadas do ponto de chegada: coordenadas geográficas em graus decimais;
- h) Extensão em quilómetros;
- i) Tipo de percurso: circular ou linear;
- j) Grau de dificuldade: utilização de escala perceptível para o utilizador (e.g. fácil, médio, difícil, muito difícil);
- k) Duração aproximada em horas e em minutos;
- l) Subida acumulada em metros;
- m) Descida acumulada em metros;
- n) Altitude máxima em metros;
- o) Altitude mínima em metros;
- p) Tipo de piso: asfalto, terra batida ou misto;
- q) Tipo de bicicleta: *touring*, estrada, BTT, elétrica, híbrida;
- r) Época aconselhada: indicação da estação/estações do ano preferenciais para a realização do percurso;
- s) Materiais disponíveis: cartografia, ficheiros GPX, KMZ ou outro formato, folheto, brochura ou outra informação disponível (indicação dos idiomas).

Este tipo de requisitos serve para melhor orientar os indivíduos que utilizem estes percursos, tendo assim a disponibilização de informação segura, específica e viável sobre determinado percurso. Estes percursos que a Eurocidade oferece devem ter infraestruturas e elementos de apoio que dêem um certo sentimento de apoio para quem pedala, nomeadamente oficinas, estacionamento para bicicletas, locais onde se possa alugar bicicletas. Ter os principais serviços de apoio ao turista ciclável é crucial para tornar um destino *bikefriendly*, como se pode comprovar na Figura 59, que apresenta vários serviços turísticos na Pirinexus, desde: alojamento, restauração, aluguer de bicicleta e transferes, entre outros, facilitando assim a perceção dos diversos serviços e equipamentos de apoio que se podem encontrar no destino e ao longo das rotas.



Figura 59 - Serviços turísticos na Pirinexus

Fonte: Vies Verdes (2012e)

Sendo a Ecovia do Tâmega o percurso ciclável mais importante e aquele que liga Chaves a Verín, e vice-versa, torna-se muito importante que haja condições mínimas para quem a atravessa. A existência de mobiliário urbano, como bancos, estacionamento para bicicletas e caixotes do lixo, são essenciais para que, em zonas de grande extensão, se possam fazer pausas para relaxar. A própria sinalização dos percursos é muito importante. Estão a ser criados esforços para que haja sinalização em todas as rotas onde se pode andar de bicicleta e também identificar quais os trajetos que são ou não seguros de serem feitos com bicicleta:

[...] nós gostaríamos que toda a rota, todo o percurso novo, criado, estivesse orientado à bicicleta. [...] rotas que percursos podem fazer-se de bicicleta; quais não são recomendáveis e

estes que não são recomendáveis, tratar de fazer um investimento para que sejam possíveis.
(Entrevista nº 2)

Na Eurocidade Chaves-Verín não se tem conhecimento da existência de nenhuma tipologia de estacionamento de bicicletas ao longo dos percursos cicláveis. Futuramente as entidades competentes devem reconhecer a importância de ter estacionamentos para bicicletas nos seus territórios. Assim, a localização destas infraestruturas tem de ter em consideração os seguintes critérios (IMTT & GPIA, 2011):

- Estar na envolvente da entrada principal do local a servir;
- Em local visível;
- Em local bem iluminado durante a noite;
- Acessível a partir da rede viária;
- Sem interferir com os fluxos pedonais.

Sugere-se a criação de parques de estacionamento para bicicletas junto à entrada de jardins, edifícios da Câmara, escolas, praças, zonas de comércio e terminais/principais estações de transportes públicos, sendo que uma aposta das câmaras municipais, um pouco por todo o país, prende-se com o facto de procederem à conversão de estacionamento automóvel em estacionamento gratuito para bicicletas, possibilitando assim um estacionamento seguro (Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta, 2013b). A Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicletas (FPCUB) tem um manual de estacionamentos para bicicletas, o qual tem algumas recomendações onde se destacam alguns pontos muito importantes, que muitas vezes são esquecidos (Figura 60).

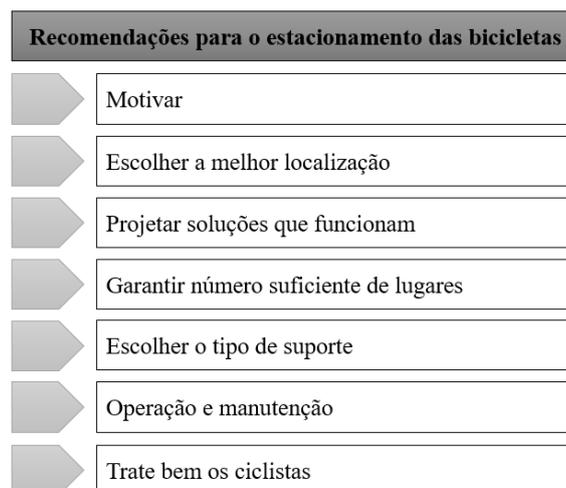


Figura 60 - Algumas das recomendações para o estacionamento da bicicleta

Fonte: Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (2013a)

Por exemplo, em relação à localização, para além de serem tidos em conta aspetos como a visibilidade, luminosidade, acessibilidade e possíveis interferências que possam existir, como se destacou anteriormente, deve-se ter em conta aspetos como: paragens curtas (menos de 30 minutos), requerem estacionamento muito perto do destino, sendo que, para paragens que sejam mais longas, já são aceitáveis estacionamentos mais afastados, devendo nestes casos ser garantido um maior reforço de segurança. Para transmitir segurança, no que diz respeito ao suporte escolhido deve (Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta, 2013a):

- Suportar as bicicletas recorrendo a pelo menos dois pontos de apoio;
- Evitar que a roda dianteira rode sobre si;
- Permitir que tanto o quadro como as rodas da bicicleta sejam fixos ao suporte;
- Suportar bicicletas que não tenham tubo horizontal superior (quadros com entrada baixa ou “de senhora”);
- Permitir que a fixação de ambas as rodas e do quadro possa ser efectuada com recurso a cadeados do tipo “U” ou “D”;
- No seu design deve ser tido em conta que os mesmos constituem uma barreira para pessoas invisuais, e por isso devem ter elementos que identifiquem a sua presença.

Deste modo, o modelo mais simples e fiável (e conseqüentemente mais difundido) é do tipo “Sheffield” (Figura 61) ou “U” invertido, sendo que modelos irregulares que não garantam a segurança da bicicleta, em pelo menos dois pontos de apoio, devem ser evitados, como acontece no caso da **Erro! A origem da referência não foi encontrada.** No entanto, para além destes existem diversos tipos de estacionamentos: estacionamentos interiores, estacionamentos de dois níveis e *bike-lockers* (Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta, 2013a).



Figura 61 - Suportes que devem ser evitados

Fonte: Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (2013a)

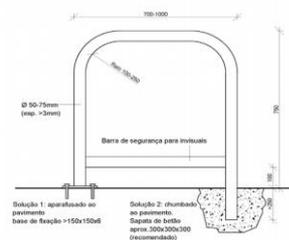


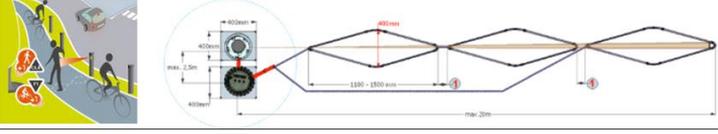
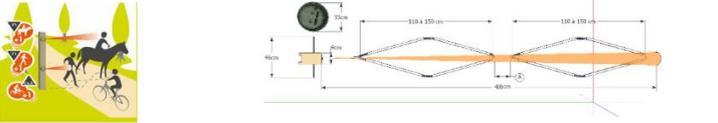
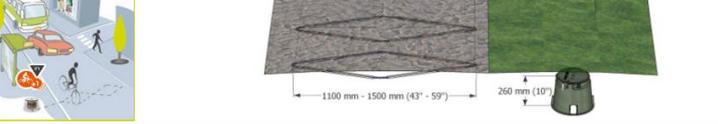
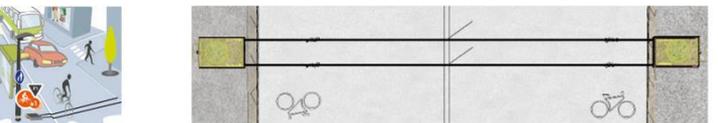
Figura 62 - Suporte Sheffield

Fonte: Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (2013a)

Quanto mais seguros forem os estacionamento para bicicletas e a tipologia de suporte que guarda a bicicleta seja adequada, existe uma maior dificuldade em serem realizados furtos destes equipamentos, diminuindo o sentimento de insegurança por parte de quem utiliza a bicicleta. Este sentimento de insegurança tende a ser maior em turistas cicláveis que não conhecem muito bem determinados destinos, sendo que devem estar informados de quais os melhores locais para armazenarem os seus equipamentos.

Futuramente, para fins estatísticos, seria importante que existisse a contabilização dos turistas cicláveis que usufruem dos percursos no destino, visto que possibilitaria monitorizar o fluxo de ciclistas que passam naqueles percursos e avaliar alguns dos benefícios económicos que normalmente estão associados a este tipo de turismo (Eco-Counter, 2017b). Existem várias opções que podem ser instaladas, tanto em áreas urbanas como percursos próprios para bicicleta, para contar pessoas em bicicleta: Gama Multi (Multi urbano e Multi natureza), Gama ZELT (ZELT urbano, ZELT ciclovias e ZELT temporário), Tubos pneumáticos, Eco-display Compact e Eco-display Classic (Eco-Counter, 2017a). A Tabela 23 evidenciada as principais características dos sistemas de contagem automática.

Tabela 23 - Sistemas de contagem automática mais importantes para o turismo ciclável

Sistema	Características
Gama Multi	<ul style="list-style-type: none"> Multi urbano <ul style="list-style-type: none"> É capaz de distinguir vários tipos de transporte (pedestres e bicicletas), conseguindo contar (ao mesmo tempo) tanto pedestres como bicicletas em ambas as direções; Utilizado em Bordeaux (França), Northampton (Inglaterra), Seattle, Austin e San Diego (EUA), St. Louis (Canadá) e Moscovo (Rússia). <p>Configuração</p> 
	<ul style="list-style-type: none"> Multi natureza <ul style="list-style-type: none"> É capaz de distinguir vários tipos de transporte (pedestres, bicicletas e cavalos, veículos motorizados), conseguindo registar separadamente cada utilizador. <p>Configuração</p> 
Gama ZELT	<ul style="list-style-type: none"> ZELT urbano <ul style="list-style-type: none"> Tem aplicações direcionadas para o cicloturismo, áreas naturais, parques e jardins, sendo que consegue analisar com precisão a assinatura eletromagnética de cada roda da bicicleta, com 13 critérios diferentes, em várias cidades na Europa, EUA, Canadá e Austrália. Alta precisão e confiabilidade, exclusivo para contagem de bicicletas em vias compartilhadas, ciclofaixas, ciclovias, etc. <p>Configuração</p> 
	<ul style="list-style-type: none"> ZELT ciclovias <ul style="list-style-type: none"> Foi desenvolvido para contar com precisão as bicicletas em grupos em ciclovias ou passeios ciclísticos, em várias vias, conseguindo contar apenas bicicletas e ignorar todos os veículos motorizados; Tem como exemplo de aplicação, na Europa na Rota Eurovelo 6 (Atlantic-Black Sea), no Parque Nacional de Krkonose (República Checa) e no Canadá na conhecida Route Verte (Quebec) <p>Configuração</p> 
Tubos Pneumáticos	<ul style="list-style-type: none"> São frequentemente instalados para contagem temporária de ciclistas nas vias compartilhadas, capaz de contar com precisão os ciclistas, mesmo em tráfego misto. Está presente em cidades como: Toronto, Portland, Seattle, Los Angeles, Filadélfia, Chicago, Austin, Vancouver, Limoges, Brest, Caen e Reims <p>Configuração</p> 

Fonte: Elaboração própria com base em Eco-Counter (2017a)

Os dois sistemas mais aconselhados para o turismo de bicicleta é a Gama ZELT, mais concretamente o ZELT ciclovias, os Tubos pneumáticos e a Gama Multi (Multi natureza) (Eco-Counter, 2017b). Tanto o estacionamento como o sistema de contagem automática devem ser

tidos em conta, começando por ser aplicados na artéria principal que liga Chaves a Verín, a Ecovia do Tâmega, nomeadamente o sistema Gama ZELT ciclovias. Nos roteiros turísticos que incluem o Caminho de Santiago em Chaves-Verín e a Rota BTT Fortalezas da Raia podem ser colocados a Gama Multi (Multi natureza), visto que têm várias opções de modalidades.

Era de extrema importância que houvesse um sistema de *bike-sharing* como existe por exemplo em Bragança. O Município de Bragança inaugurou, em junho de 2015, as Xispas (bicicletas eléctricas públicas de Bragança), que contempla a instalação de 20 bicicletas elétricas partilhadas, em locais estratégicos, facilitando, assim, a deslocação dos cidadãos no centro histórico, de forma a revitalizar essa zona da cidade. Este sistema permite, também, intensificar o uso das ciclovias, reabilitando os espaços urbanos existentes e contribuindo para uma melhoria da ligação entre os transportes públicos e os equipamentos coletivos existentes no centro histórico que, devido ao perfil das suas vias de acesso, não permite a circulação de autocarros (Câmara Municipal de Bragança, 2015). Era muito importante que também o município de Chaves adoptasse esta iniciativa de promover o destino ciclável.

[...] uma rede de postos de aluguer, mas também de rotas, a Eurovelo, são rotas que há a nível europeu, depois somar esta parte à Eurovelo, seria um projeto engraçado. (Entrevista nº 2)

Era também muito importante que fosse desenvolvido um centro de BTT, visto que o destino transfronteiriço tem grandes potencialidades nesta modalidade.

Estamos desarrollando el centro BTT Portas de Galicia y nos hemos adherido al programa europeo Eurovelo para que las grandes rutas europeas lleguen a Galicia. (Entrevista nº 4)

Visto que a modalidade de BTT é muito importante na região, tanto em Chaves como Verín, deveria ter-se em consideração a criação de um possível centro de BTT, sendo que o mais próximo a Chaves é em Mondim de Basto e o mais próximo de Verín é o Centro de BTT Portas de Galicia, que integra vários concelhos (Riós, A Gudiña, A Mezquita, Vilarinho de Conso e Viana do Bolo) (Federação Portuguesa de Ciclismo, 2018b; Xunta de Galicia, 2018). Em Portugal, os centros de BTT são infraestruturas desportivas de lazer, direccionada para as vastas práticas de BTT, que se encontram equipadas com instalações de receção e apoio aos praticantes e que contêm uma rede de percursos com a sua devida sinalização por grau de exigência (física e técnica) em cerca de quatro níveis (verde – fácil; azul – intermédio; vermelho – difícil e preto – muito difícil) (Portuguese Trails, 2018). Em Espanha, particularmente este centro de BTT acima referido, tem dois pontos de acolhimento, tendo associados eventos, e conta com cerca de doze rotas ao longo dos cinco município espanhóis (Xunta de Galicia, 2018). Seria uma mais valia que existisse uma espécie de “Centro de BTT Transfronteiriço” já que a modalidade tem potencial tanto em Chaves como em Verín, tendo as condições necessárias para que tal projeto possa avançar. Uma parte dos requisitos básicos obrigatórios no que diz apenas respeito à parte da rede de percursos *cross country* são: mínimo de 100 km de percursos sinalizados; mínimo de

seis percursos, um por cada grau de dificuldade; sinalização obrigatória de percursos verdes, azuis e vermelhos, totalizando 100 km de trilhos sinalizados e uso de sinalética homologada (Federação Portuguesa de Ciclismo, 2018a).

6.3.2.2. Alojamento e restauração

Decorrente da Fase 1, conhecidas as principais unidades de alojamento e restauração da Eurocidade Chaves-Verín, importa destacar as unidades de alojamento e a restauração que se podem tornar *bike-friendly*. O projeto do Bikotel procura dotar unidades de alojamento com boas práticas no acolhimento de ciclistas, que se traduzem num conjunto de serviços especialmente criados a pensar nas necessidades daqueles que utilizam a bicicleta (de estrada ou montanha) (Bikotel, 2015c).

Assim, são reunidos um conjunto de requisitos, sendo uns de cariz obrigatório e outros de cariz opcional, “uma vez que os alojamentos vão ter serviços qualificados e diferenciadores dos demais” (Entrevista nº 6). Os de cariz obrigatório dizem respeito a (Bikotel, 2015c):

- Compartimento fechado e coberto para guardar bicicletas de forma segura;
- Condições para lavagem de bicicletas;
- Ementas adequadas a ciclistas (integrando hidratos de carbono e reforço de vegetais e frutas a todas as refeições);
- Lavagem e secagem diária de roupa de ciclista;
- Mini-oficina com ferramentas básicas e enchimento de ar para pneus;
- Parque de estacionamento de bicicletas exterior;
- Percursos de BTT e/ou cicloturismo disponíveis (mapas, dados técnicos e tracks GPS).

Os de cariz opcional são:

- Aluguer de bicicletas e equipamentos GPS;
- Aluguer de equipamentos GPS;
- Guias especializados para acompanhar ou aconselhar nos percursos;
- Linha de apoio em caso de necessidade/emergência;
- Lojas associadas para reparação de avarias mais complexa;
- Massagens especiais para ciclistas;
- Previsões meteorológicas;
- Transferes de/para o Bikotel;
- Tratamento médico.

A adesão destas unidades de alojamento ao Bikotel permite (Bikotel, 2015a):

- Assessoria na avaliação de infraestruturas da unidade de alojamento (parque de estacionamento de bicicletas, exterior e interior coberto, lavandaria, lavagem de bicicletas, mini-oficina);
- Avaliação e apoio na construção de ementas especiais para ciclistas;
- Avaliação de percursos BTT e/ou de cicloturismo e tratamento de dados com fornecimento de mapas, dados técnicos e itinerários em formato digital (até três percursos);
- Condições vantajosas para aluguer/compra de equipamentos (bicicletas TREK, equipamentos BICIWAY, equipamentos GPS GARMIN);
- Promoção e divulgação no website BIKOTEL, com criação de página web específica;
- Acesso a condições vantajosas de serviços de consultoria para desenho de percursos e/ou outros serviços BikeFriendly.

A nível de restauração, para que um destino seja considerado com importância para os turistas cicláveis, deve conter restaurantes e similares “amigos da bicicleta”, estando minimamente preparados para receber potenciais turistas com interesse ciclável e que têm necessidades distintas de um turista dito “normal”. Existem um conjunto de fatores que devem ser tidos em conta (Federação Portuguesa de Ciclismo, 2016):

- A alimentação e nutrição são considerados muito importantes para este segmento, visto que precisam de alimentos que sejam adequados ao seu perfil ciclável;
- Existirem vários menus para vegetarianos, alérgicos e intolerantes à lactose;
- O pequeno-almoço é uma refeição muito importante;
- A gastronomia local é muito valorizada por este segmento.

Devem também ser tidos em conta espaços que estejam adequados para guardar com a devida segurança as bicicletas dos clientes, enquanto estes disfrutam da sua refeição, bem como cacifos para guardar os materiais extra que acompanham o turista ciclável.

6.3.2.3. Atividades e eventos

É de extrema importância a promoção de um determinado destino através da criação de um evento que consiga captar turistas cicláveis. É muito importante investir em eventos que envolvam várias vertentes, como é o caso da Maratona BTT Rota do Presunto da Eurocidade Chaves-Verín, que junta a gastronomia com a bicicleta, e atrai aficionados pela bicicleta. Esta tipologia de eventos deve envolver várias entidades e associações *bike-friendly* locais, bem como receber o apoio por parte das federações de bicicleta existentes nos dois países, para dar

uma maior notoriedade a este tipo de eventos. É ainda importante colaborar com autoridades locais, regionais e nacionais do setor do turismo que façam a promoção necessária (Federação Portuguesa de Ciclismo, 2016). As comunidades que consideram a organização de eventos de cariz ciclável como parte do seu desenvolvimento económico regional, devem primar por uma boa organização e planeamento, para que estes sejam de qualidade, assim como estar preparados para receber quem viaja com os turistas cicláveis (Buning & Gibson, 2016).

A par deste tipo de eventos, os agentes turísticos que operam no território têm a oportunidade de criar programas e pacotes para os participantes, que incluam já alojamento, restauração e outras tipologias de animação paralelas aos eventos (Federação Portuguesa de Ciclismo, 2016).

Relativamente a atividades, torna-se importante que, especialmente na Eurocidade Chaves-Verín, sejam divulgadas atividades que interliguem a gastronomia, o enoturismo, a natureza do território com a bicicleta. Neste tipo de conceção turística, é relevante que empresas de cariz privado que realizam viagens de bicicleta no território criem atividades para os vários tipos de turistas cicláveis que visitem o território, como forma de promover novas experiências que interligam vários produtos através da bicicleta, sendo que depois devem ser devidamente promovidas na plataforma turística Visit Chaves ~Verín.

6.3.2.4. Entidades *bikefriendly*

Existe ainda uma série de requisitos para o produto *Cycling & Walking*, pela marca Portuguese Trails (criada pelo Turismo de Portugal), para comunicar internacionalmente as atividades de turismo de natureza no país (Lavado, 2018). Assim, são elencados alguns dos principais requisitos de base no segmento *Walk & Bike Friendly* para empresas que querem apostar no turismo ciclável: oferta de programas durante todo o ano (modelo “*guided tours*” e/ou “*self guided*”); descrição de todos os serviços incluídos nos programas; disponibilização de informação sobre percursos cicláveis (mapas, dados técnicos, tracks GPS e *road-book*); aluguer de bicicletas, e a disponibilização de informação em idiomas estrangeiros (obrigatório em inglês), sendo que existem ainda outros requisitos complementares mas que não têm cariz obrigatório (Lavado, 2018).

Para que um destino seja desenvolvido e promovido da melhor forma, o turismo ciclável deve envolver diversas instituições de várias áreas, que envolvam a bicicleta e o turismo, quer instituições do território quer fora do território. No que diz respeito ao produto com ligações à bicicleta, existem várias empresas que têm potencial para promover e desenvolver o turismo ciclável em determinado destino através de viagens e pacotes em bicicleta, por exemplo a Bike Tours Portugal e a Portugal A2Z, tendo o Bikotel um importante papel para tornar estabelecimentos de alojamento amigos da bicicleta. Dentro do território as entidades

conhecidas ligadas à bicicleta são o BTT Clube de Chaves e o BTT Verín, na medida em que estão muito ligadas à dinamização de eventos que envolvem o território e a bicicleta. Na vertente de promoção turística tem-se as entidades de cariz regional, o Turismo do Porto e Norte de Portugal e o Turismo da Galiza, e dentro do território a entidade de cooperação transfronteiriça (Eurocidade Chaves-Verín AECT) e os núcleos de turismo de Chaves e Verín, como se constata na Figura 63.

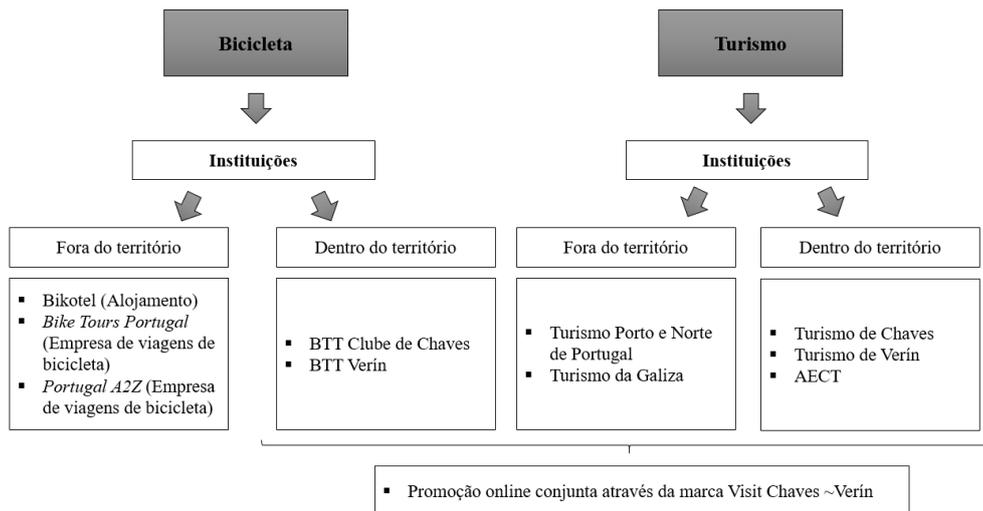


Figura 63 - Ambiente propício ao desenvolvimento sustentável do Turismo ciclável na Eurocidade Chaves-Verín

Fonte: Elaboração própria

6.4. Conclusão

Este capítulo tem como objetivo perceber quais as potencialidades que a Eurocidade Chaves-Verín tem para a prática do turismo ciclável, sendo que foram destacados dois importantes casos de estudo: as redes EuroVelo e Prinexus. São exemplos de percursos onde se pode utilizar a bicicleta e que têm a componente transfronteiriça associada, tendo sido apresentados exemplos de aspetos que são importantes de ser tidos em consideração no território Chaves-Verín: sinalização própria e uniforme, opção da intermodalidade a nível de transporte, e painéis informativos ao longo dos percursos para perceber quais as atrações mais próximas. Outro aspeto importante a ser destacado é a existência de rotas acessíveis a todos, contando ainda a disponibilização de serviços turísticos que estão disponíveis (alojamento *bike-friendly*, estacionamento para bicicletas e devidos equipamentos, etc.), bem como a indicação no *website* de quais os percursos indisponíveis ou em manutenção.

A nível do programa orientado para o turismo ciclável na Eurocidade Chaves-Verín, na primeira fase de resultados das entrevistas, percebeu-se que o território tem potencialidades para o desenvolvimento deste produto, mas existe ainda um longo caminho a percorrer para que tal aconteça. As entidades de cariz privado, por sua vez, estão diretamente ligadas ao mercado da bicicleta e dão muita importância ao desenvolvimento do turismo ciclável, existindo a necessidade de ter percursos, alojamento e outros serviços que estejam à disposição dos turistas e à criação de parcerias.

Numa segunda fase, ao nível das boas práticas a nível do turismo ciclável, percebeu-se que existem diversos aspetos que podem ajudar a orientar o caminho para o desenvolvimento do turismo ciclável na Eurocidade, sendo destacados elementos como a necessidade de: ser promovido alojamento e restauração *bike-friendly* no destino; existir estacionamento para as bicicletas, através do suporte *Sheffield*; existir um sistema de bicicleta partilhada, que complemente a falta de transportes públicos fora das áreas urbanas e que pode ser implementado essencialmente na Ecovia do Tâmega; e existir sistemas de contagem automática, que permitem ajudar a estimar os impactes económicos do turismo ciclável. A nível de atividades e eventos e as entidades de cariz *bike-friendly*, devem estar melhor promovidas e destacadas nas brochuras turísticas.

Capítulo 7. Conclusão

7.1. Principais conclusões

Atualmente, estamos perante uma diversidade de tipologias no que concerne ao fenómeno do turismo. Este, para além de ter uma crescente relevância a nível mundial, contribui também para potenciar determinados recursos a nível dos destinos, dando origem a novos produtos turísticos. Assim, no seguimento desta ideia, surgem conceitos como o turismo ciclável e o turismo e cooperação transfronteiriça. Especificamente no território em análise, a Eurocidade Chaves-Verín, que se trata de um território transfronteiriço, tendo em conta as potencialidades percebidas que este destino apresenta para a prática de bicicleta como experiência turística, considerou-se importante aliar estas duas temáticas ainda pouco estudadas conjuntamente.

Tendo em consideração a revisão de literatura, foi possível identificar as principais abordagens relativas à temática do turismo ciclável. Apurou-se que os transportes são muito importantes para a atividade turística, sendo que a bicicleta consegue ser um dos meios de transporte mais ecológico e amigo do ambiente, que acarreta vários benefícios, ao contrário dos meios de transporte mais utilizados, que também são os que mais poluição provocam. Enquanto experiência turística, a bicicleta consegue ser revitalizadora dos destinos, visto que se consegue conhecer e experienciar mais o território, de uma forma diferente.

Está-se a assistir a um crescimento deste mercado do turismo ciclável, principalmente a nível europeu, em especial nos países nórdicos, cuja cultura de bicicleta – no quotidiano, a nível de experiência turística, a nível desportivo ou de competição –, já está muito presente e fixada, ao contrário do que acontece em países do sul da Europa, que necessitam de incentivar o seu uso através da criação de campanhas de sensibilização para a utilização mais frequente da bicicleta.

A parceria entre organismos públicos e privados é de elevada importância, na medida em que agregar diferentes conhecimentos de ambas as partes, que de um lado são conhecedores do território e das suas potencialidades, e do outro estão cientes do mercado e no que vale a pena investir para o desenvolvimento do turismo ciclável, é realmente algo em que se deve apostar.

Em termos do conceito que envolve o turismo ciclável, como se constatou, existem vários conceitos e definições, e como é ainda um fenómeno pouco estudado em ambiente de investigação académica, a literatura é muito fragmentada e dividida entre os vários especialistas. Para além, disto percebeu-se que existem fatores que possibilitam que um determinado destino tenha sucesso. Neste caso em particular, a nível do turismo ciclável, deu-se a devida importância à valorização da oferta: tendo em consideração as tendências recentes, a segurança e infraestruturas, a sustentabilidade e a hotelaria e restauração (Federação Portuguesa de Ciclismo, 2016), bem como à importância de se ter preparado um bom serviço associado aos visitantes e à capacitação das atrações (Beierle, 2011). Também foram encontrados os principais

fatores que facilitam as experiências no turismo de bicicleta: atrações, informação, rotas, transporte público, empresas de turismo, aluguer de bicicletas, alojamento e infraestruturas para guardar e estacionar as bicicletas (Faulks et al., 2006).

Foi também importante perceber a tipologia dos turistas cicláveis que podem ser encontrados nos diferentes destinos, na medida em que também a segmentação dos mesmos se encontra muito diversificada. Um dos autores que melhor interliga estes diferentes segmentos e com critérios de identificação diferentes é Pedrosa (2016). No entanto, para este projeto foi importante perceber as categorias a nível do lazer, mais orientados para o turismo com bicicleta: ciclistas esporádicos, ciclistas ocasionais, ciclistas frequentes e ciclistas entusiastas (CBI Ministry of Foreign Affairs, 2015). Uma análise mais profunda destes segmentos foi feita por Palós e Troyano (2014), na medida em que foi percebida a idade média do turista ciclável, o seu género e habilitações literárias, como prefere viajar, e o seu rendimento. No que diz respeito às modalidades e ao tipo de bicicleta, na Eurocidade Chaves-Verín, o que mais se destaca é o BTT.

Em relação ao turismo e cooperação transfronteiriça, concluiu-se que as fronteiras, ao longo dos tempos, têm estado em constante mutação, consoante as diferentes conjunturas onde estão inseridas, sendo que podem ser consideradas barreiras ou zonas de contacto e cooperação (Anderson & O’Dowd, 1999), existindo assim uma dualidade na sua configuração. O próprio papel do turismo é muito importante, porque muitas zonas fronteiriças têm o chamado “poder de atração”, como é exemplo o caso das conhecidas cataratas do Niagara entre os EUA e o Canadá (Timothy, 1995). Nestes casos, deve existir uma boa rede de cooperação entre os países, para que estas atrações não sejam destruídas por questões de incompatibilidades políticas e fronteiriças.

No contexto da União Europeia, existe uma maior facilidade de se estabelecerem redes de cooperação em vários territórios com características transfronteiriças, visto que as políticas de livre circulação vigoram, torna-se mais fácil, assim, considerar as fronteiras como meras linhas de marcação de território. Para o turismo este tipo de imposição é favorável pois há uma maior probabilidade de se conhecer os diferentes territórios em diferentes países. Assim, ao serem percecionadas as componentes turísticas, as entidades gestoras dos territórios que se encontram junto às fronteiras devem perceber se vale a pena investirem na cooperação territorial, de forma a impulsionarem o seu desenvolvimento. Nitidamente são elementos muito importantes de serem destacados, tendo o fator de inovação associado, existindo assim vários níveis de parcerias transfronteiriças no turismo: alienação, coexistência, cooperação, colaboração e integração (Timothy, 1999).

As euroregiões e eurocidades estão já num nível de integração elevado, na medida em que têm organismos conjuntos próprios, que lhes permitem tomar as decisões necessárias para

reforçar a coesão económica e social dos territórios, como acontece na Eurocidade Chaves-Verín. Conclui-se também que o conceito em torno do turismo e cooperação transfronteiriça aparece muito direcionado para categorias do turismo transfronteiriço, que também ele se encontra disperso, não existindo um conceito universal do mesmo. Torna-se muito importante, mais uma vez, que a sustentabilidade esteja sempre aliada, aquando do desenvolvimento do turismo nos territórios.

Percebeu-se que existe uma maior predisposição para a análise quantitativa deste tipo de assuntos, especialmente pelo lado da procura e não tanto pelo lado da oferta. Assim, tendo em conta estas duas temáticas em análise, percebeu-se que muito poucos estudos abordam estas temáticas conjuntamente, tendo assim poucos casos metodológicos como suporte. A análise de conteúdo de entrevistas dirigidas aos agentes da oferta do território e a especialistas que conhecem o mercado da bicicleta, e análise de brochuras turísticas que contemplam a Eurocidade Chaves-Verín, permitiu que fossem retiradas informações detalhadas. Pela análise de conteúdo das brochuras, percebeu-se qual o tipo de componentes ligadas à bicicleta promovido pelo território. Existem brochuras em espanhol e português, em que algumas delas dão um maior destaque à bicicleta do que outras, principalmente no que diz respeito a infraestruturas, como percursos e rotas cicláveis.

Concluiu-se também que, a nível da análise do território, o projeto da Eurocidade Chaves-Verín é um projeto pioneiro a nível ibérico, facilitando a cooperação a diversos níveis (transfronteiriço, transnacional e internacional). Tem uma localização estratégica entre os centros com maior importância turística, nomeadamente Santiago de Compostela, Porto, Ourense, entre outros; a nível de acessibilidades, tem uma boa rede viária que liga os dois municípios; e tem excelentes parcerias com entidades de cariz europeu, envolvidas na componente transfronteiriça. Percebeu-se também que o município de Chaves é maior e mais desenvolvido que o município de Verín.

A nível das potencialidades do território destacam-se as fortificações, edifícios históricos, pontes, património religioso, termas, património arqueológico, museus e rotas turísticas. Estas rotas estão praticamente todas ligadas à bicicleta, como é o caso da Rota de BTT Fortalezas da Raia, Caminho Português Interior de Santiago em Chaves-Verín, a Ecovia do Tâmega e a Rota Termal e da Água. Para além destas rotas importa também interligar o património acima mencionado com a componente da bicicleta que é o que acontece com a criação dos “passeios urbanos”. Um dos projetos que terá grande impacto a nível do turismo de bicicleta certamente será a continuação da Ecopista da Linha do Corgo até Chaves.

A nível de alojamento e restauração denotou-se que existe uma variedade de alojamento e restauração na Eurocidade, com maior incidência em Chaves, mas que não tem associado

nenhum selo *bike-friendly*. A nível de eventos existe uma elevada adesão, especialmente na modalidade de BTT, cujo principal evento é a Maratona BTT Rota do Presunto da Eurocidade Chaves-Verín, que é patrocinado pelos clubes e associações cicláveis do território: o BTT Clube de Chaves, Club BTT Verín e o Club BTT Casa do Pessoal do Hospital de Chaves (CPHC).

Por último, a nível dos resultados das entrevistas às entidades competentes, as entidades consideram que o turismo ciclável é muito importante na Eurocidade Chaves-Verín, e que tem potencial de crescimento. No entanto, ainda falta apostar em vários elementos para potenciar o turismo ciclável em destinos transfronteiriços, principalmente em equipamentos de apoio, como estacionamento para bicicletas, oficinas, sistemas de *bike-sharing* e concessionárias de aluguer de bicicletas. As entidades de cariz privado também consideram que o turismo ciclável tem grande potencial de desenvolvimento territorial, e consideram a bicicleta como experiência turística que deve estar interligada nas rotas temáticas dos territórios. Destacam também que, para além de existir concorrência, primeiro que tudo devem existir redes de cooperação, sendo que depois foram enunciadas as principais boas práticas para os vários elementos analisados.

7.2. Contributos

Este trabalho permitiu identificar as potencialidades do turismo ciclável na Eurocidade Chaves-Verín. Foi algo inovador a junção da temática transfronteiriça com a temática associada à prática ciclável, na medida em que foram encontrados muito poucos casos e estudos que interligassem estes dois assuntos tão complexos. Vem, assim, contribuir para uma melhor perceção em termos académicos e territoriais, de quais os pilares onde se pode efetivamente apostar para o desenvolvimento do turismo ciclável nesta eurocidade.

A nível da sua relevância em termos académicos, este trabalho dá uma nova perspetiva entre duas temáticas que efetivamente se complementam, visto que o turismo ciclável consegue incentivar o fenómeno do turismo transfronteiriço (Weston et al., 2012). Pretende incutir nas entidades do território e entidades ligadas ao turismo ciclável a nível nacional, a importância que a prática da bicicleta tem nos territórios mais deprimidos, percebendo que devem existir certas infraestruturas que estão diretamente ligadas à bicicleta, que são essenciais existirem nos territórios, para captar a atenção dos turistas.

Em relação à Eurocidade Chaves-Verín, as entidades municipais e ligadas à cooperação transfronteiriça estão muito cientes que efetivamente existe um elevado potencial para o desenvolvimento do turismo ciclável, que pode estar associado aos principais produtos turísticos do território: o termalismo e a gastronomia. Apesar de grande parte dos percursos já se encontrarem desenvolvidos, é necessário que se apostem em infraestruturas de apoio, como, por exemplo, estacionamento ou sistemas de *bike-sharing*. Foram assim evidenciadas algumas das

mudanças e contributos que vão favorecer a oferta, a nível de materiais, infraestruturas e aposta em eventos, e que são necessários para potenciar o turismo ciclável nesta região.

Sem dúvida que existem implicações práticas decorrentes do desenvolvimento deste trabalho, tanto a nível de existir o envolvimento de entidades públicas e privadas, com possíveis candidaturas a fundos comunitários que permitam desenvolver o turismo ciclável. A promoção em brochuras turísticas e no próprio *website* turístico da Eurocidade Chaves-Verín deve incluir aspetos fundamentais que digam respeito ao alojamento e restauração *bike-friendly*, atividades e eventos, e entidades *bike-friendly*, sendo que certamente são componentes que as entidades tentarão complementar, para uma melhor promoção do destino junto dos turistas cicláveis. Seguramente vai contribuir para que a AECT e as próprias câmaras municipais de Chaves e Verín tentem debruçar-se sobre o potencial que existe a nível da eurocidade para o investimento necessário no turismo ciclável.

7.3. Limitações

Existiram várias limitações neste trabalho, a vários níveis, principalmente na parte da revisão de literatura, visto que não existem muitos estudos que interliguem a temática do turismo ciclável com a vertente transfronteiriça. Existe muita fragmentação de informação na literatura em termos de ambos os conceitos, tornando-se muito difícil de identificar as definições mais importantes. Os estudos que efetivamente existem estão mais direcionados para a procura, evidenciando-se uma grande dificuldade em encontrar trabalhos a nível da oferta.

Outra limitação relaciona-se com a dificuldade em conseguir realizar as entrevistas junto de todas as entidades contactadas, bem como o tempo disponível e as deslocações que tiveram de ser realizadas.

A nível de análise de conteúdo das brochuras foi necessário perceber qual o nível de importância que estas davam ao turismo ciclável, no entanto em algumas das brochuras não existia consistência em termos de informação, não apresentado a mesma informação (e.g. rotas com extensões diferentes em diferentes folhetos).

Não existe propriamente estabelecido um mapa com orientações para turistas cicláveis, ou seja, que contenha todos os percursos, alojamento e restauração *bike-friendly*, bem como os eventos e atividades que pelo menos são constantes na Eurocidade, e as lojas ou oficinas e estacionamento para bicicletas. Em Portugal os selos *bike-friendly* também não são fáceis de encontrar, sem ser Bikotel e o estabelecido pela *Specialized*.

A Câmara Municipal de Verín, comparada com a de Chaves, tem o seu *website* desatualizado e sem informações turísticas relevantes. A nível da visita ao terreno só foi possível visitar-se os centros urbanos de Chaves e Verín.

7.4. Sugestões para trabalhos futuros

Nestas temáticas tão inconsistentes, muito dificilmente se conseguirá abordar todos os aspetos, existindo sempre elementos que ficarão por estudar. Foi muito importante analisar parte das componentes que envolvem o segmento ciclável. Nitidamente que para esta Eurocidade, que apesar de ter algumas infraestruturas desenvolvidas ligadas à bicicleta e ao turismo, não tem ainda o desenvolvimento de outras cidades que têm planos e estratégias já implementadas nas suas políticas e todo um serviço que está direcionado para o uso da bicicleta e para o turista ciclável. Casos como Pirinexus e Eurovelo são muito importantes e devem servir como base de inspiração para projetos ligados ao turismo ciclável e de promoção dos territórios.

Importa salientar a importância da realização de mais estudos dedicados à oferta que deve existir direcionada para turistas cicláveis, como tipo de equipamentos, alojamento, restauração, entre outros, assim como projetos de implementação em destinos. A Federação Portuguesa de Ciclismo, ao criar um guia orientador, demonstra a importância que a bicicleta tem e poderá vir a ter em Portugal. Estudar a vertente da procura seria algo que complementaria este trabalho, percebendo realmente qual o perfil de turista ciclável que visita a Eurocidade Chaves-Verín. A análise dos impactes dos eventos ligados à bicicleta neste destino também seria muito importante de ser feito, bem como estudar o impacte da Ecopista da Linha do Corgo, num futuro próximo.

Referências bibliográficas

- Abranja, N. A., & Almeida, I. D. de. (2009). Turismo e Sustentabilidade. *Cogitur, Journal of Tourism Studies*, 2(2), 15–31. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/265069321_Turismo_e_Sustentabilidade
- AEBR. (2000). *Practical Guide to Cross-border Cooperation*. Gronau, Alemanha. Retrieved from https://www.aebr.eu/files/publications/lace_guide.en.pdf
- AECT. (2018a). Assim nasceu a ideia. Retrieved September 11, 2018, from <http://www.eurocidadechavesverin.eu/aect/assim-nasceu-a-ideia>
- AECT. (2018b). Com quem colaboramos. Retrieved October 3, 2018, from <http://www.eurocidadechavesverin.eu/aect/com-quem-colaboramos>
- AECT. (2018c). Como chegar. Retrieved October 3, 2018, from <http://www.eurocidadechavesverin.eu/turismo/vem/como-chegar>
- AECT. (2018d). Edifícios históricos. Retrieved October 4, 2018, from <http://www.eurocidadechavesverin.eu/turismo/museus-e-monumentos/edificios-historicos>
- AECT. (2018e). Estruturas de cooperação transfronteiriça Espanha-Portugal. Retrieved October 3, 2018, from <http://www.eurocidadechavesverin.eu/links/estruturas-de-cooperacao-transfronteirica-espanha-portugal>
- AECT. (2018f). Eurocidades. Retrieved October 3, 2018, from <http://www.eurocidadechavesverin.eu/links/eurocidades>
- AECT. (2018g). Fortificações. Retrieved October 4, 2018, from <http://www.eurocidadechavesverin.eu/turismo/museus-e-monumentos/fortificacoes>
- AECT. (2018h). GeoPortal. Retrieved October 11, 2018, from <http://pt.geoportal.eurocidadechavesverin.eu/>
- AECT. (2018i). Instituições espanholas. Retrieved October 3, 2018, from <http://www.eurocidadechavesverin.eu/links/instituicoes-espanholas>
- AECT. (2018j). Instituições europeias. Retrieved October 3, 2018, from <http://www.eurocidadechavesverin.eu/links/instituicoes-europeias>
- AECT. (2018k). Instituições portuguesas. Retrieved October 3, 2018, from <http://www.eurocidadechavesverin.eu/links/instituicoes-portuguesas>
- AECT. (2018l). Museus. Retrieved October 4, 2018, from <http://www.eurocidadechavesverin.eu/turismo/conheca/museus>
- AECT. (2018m). Parceiros. Retrieved October 3, 2018, from

- <http://www.eurocidadechavesverin.eu/links/parceiros>
- AECT. (2018n). Património arqueológico. Retrieved October 4, 2018, from <http://www.eurocidadechavesverin.eu/turismo/conheca/patrimonio-arqueologico>
- AECT. (2018o). Património religioso. Retrieved October 4, 2018, from <http://www.eurocidadechavesverin.eu/turismo/museus-e-monumentos/patrimonio-religioso>
- AECT. (2018p). Património termal. Retrieved October 4, 2018, from <http://www.eurocidadechavesverin.eu/turismo/conheca/patrimonio-termal>
- AECT. (2018q). Pontes. Retrieved October 4, 2018, from <http://www.eurocidadechavesverin.eu/turismo/museus-e-monumentos/pontes>
- AECT. (2018r). Programas de cooperação territorial. Retrieved October 3, 2018, from <http://www.eurocidadechavesverin.eu/links/programas-de-cooperacao-territorial>
- AECT. (2018s). Quem somos. Retrieved October 3, 2018, from <http://www.eurocidadechavesverin.eu/aect/quem-somos>
- AECT. (2018t). Rotas turísticas. Retrieved October 4, 2018, from <http://www.eurocidadechavesverin.eu/turismo/conheca/rotas-turisticas>
- AECT. (2018u). Território. Retrieved October 30, 2018, from <http://en.eurocidadechavesverin.eu/eurocidade/territory>
- AEFM. (2018). Regulamento - 7º Roadbook BTT Fernão de Magalhães. Retrieved October 29, 2018, from <http://www.aefm.pt/mexe-te/regulamento-7º-roadbook-btt-fernão-de-magalhães>
- Altinay, L., & Paraskevas, A. (2008). *Planning Research in Hospitality and Tourism*. Elsevier.
- Amaral, I. (2016). *A Europa e as suas Fronteiras: Dilemas Culturais e Geopolíticos*. Lisboa: Academia das Ciências Sociais. Retrieved from http://www.acad-ciencias.pt/document-uploads/5038017_amaral,-ilidio-do---a-europa-e-as-suas-fronteiras.pdf
- Anderson, J., & O'Dowd, L. (1999). Borders, Border Regions and Territoriality: Contradictory Meanings, Changing Significance. *Regional Studies*, 33(7), 593–604. <https://doi.org/10.1080/00343409950078648>
- Azevedo, J. (2015). *A Promoção Turística de Portugal nas Brochuras dos Operadores Turísticos - O Caso do Reino Unido*. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias. Escola de Ciências Económicas e das Organizações. Retrieved from <http://recil.ulusofona.pt/bitstream/handle/10437/6817/João Azevedo - Dissertação v final pós defesa.pdf?sequence=1>

- Bakogiannis, E., Siti, M., & Christodouloupoulou, G. (2018). From railway to cycling: Lost chance or future expectation? *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 4(21/22), 409–419. Retrieved from <http://revistas.ua.pt/index.php/rtd/article/view/8847>
- Barbacena, H. (2012). *A Globalização do Turismo e a Competitividade dos Destinos Turísticos*. ISCTE Business School. Retrieved from [https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/6270/1/Tese Mestrado Hugo Barbacena - A globalização do turismo e a competitividade dos destinos turísticos_ISCTE-IUL_2012_Mestra.pdf](https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/6270/1/Tese%20Mestrado%20Hugo%20Barbacena%20-%20A%20globaliza%C3%A7%C3%A3o%20do%20turismo%20e%20a%20competitividade%20dos%20destinos%20tur%C3%ADsticos_ISCTE-IUL_2012_Mestra.pdf)
- Barretto, M. (2008). *Manual de iniciação ao estudo do turismo - Coleção turismo (17ª)*. Papyrus Editora.
- Beierle, H. (2011). *Bicycle Tourism as a Rural Economic Development Vehicle*. Retrieved from <https://scholarsbank.uoregon.edu/xmlui/handle/1794/11679>
- Bell, C. (2018). ‘Great Rides’ on New Zealand’s new national cycleway: pursuing mobility capital. *Landscape Research*, 43(3), 400–409. <https://doi.org/10.1080/01426397.2017.1316366>
- Bernardo, V. da R. (2018). *Visitantes internacionais dos Passadiços do Paiva: motivação, experiência, satisfação e canais de distribuição*. Instituto Politécnico do Porto. Escola Superior de Hotelaria e Turismo. Retrieved from <http://recipp.ipp.pt/handle/10400.22/12464>
- Bikotel. (2015a). A adesão ao BIKOTEL inclui. Retrieved October 11, 2018, from <http://www.biketels.com/become-member.php>
- Bikotel. (2015b). Quais as boas práticas de um BIKOTEL? Retrieved October 10, 2018, from <http://www.biketels.com/what-is-a-bikotel.php>
- Bikotel. (2015c). Quais as Boas Praticas de um BIKOTEL. Retrieved October 11, 2018, from <http://www.biketels.com/what-is-a-bikotel.php>
- Bjeljac, Ž., & Čurčić, N. (2006). Tourism In The Serbian, Romanian And Hungarian Borderline Area As Part Of Cross-border Cooperation. *Geographica Panoramica*, 10, 73–77. Retrieved from http://www.dgt.uns.ac.rs/pannonica/papers/volume10_11.pdf
- Blasco, D., Guia, J., & Prats, L. (2014). Emergence of governance in cross-border destinations. *Annals of Tourism Research*, 49, 159–173. <https://doi.org/10.1016/J.ANNALS.2014.09.002>
- Blondiau, T., Zeebroeck, B., & Haubold, H. (2016). Economic Benefits of Increased Cycling. *Transportation Research Procedia*, 14, 2306–2313. <https://doi.org/10.1016/J.TRPRO.2016.05.247>

- Bodor, A., Lancaster, E., McElDowney, B., & Freire, J. (2016). *EuroVelo, a rede europeia de rotas ciclistas*. Bruxelas, Bélgica. Retrieved from <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2016/07/PT-Press-Kit-2016.pdf>
- Bonham, J., & Johnson, M. (2015). *Cycling Futures*. Adelaide, Australia: University of Adelaide . <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.20851/cycling-futures>
- BTT Clube de Chaves. (2018a). 1º RAID BTT - GPS. Retrieved October 10, 2018, from <http://raidbttgps.bttclubedechaves.pt/index.php>
- BTT Clube de Chaves. (2018b). Cartaz Passeio BTT Curalha. Retrieved October 10, 2018, from <http://www.bttclubedechaves.pt/index.php/cartaz-passeio-btt-curalha>
- BTT Clube de Chaves. (2018c). Listagem de Inscritos. Retrieved October 10, 2018, from http://raidbttgps.bttclubedechaves.pt/index.php/listagem-de-inscritos?mod_rsform_listlimitstart=60
- BTT Clube de Chaves. (2018d). O Clube. Retrieved October 11, 2018, from <http://www.bttclubedechaves.pt/index.php/o-clube>
- BTT Clube de Chaves. (2018e). XIV Maratona BTT Rota do Presunto. Retrieved October 10, 2018, from <https://www.prozis.com/pt/pt/evento/xiv-maratona-btt-rota-do-presunto>
- BTT Verín. (2018). Rutas. Retrieved October 11, 2018, from <http://www.bttverin.com/?Rutas>
- Bull, C. J. (2006). Racing Cyclists as Sports Tourists: The Experiences and Behaviours of a Case Study Group of Cyclists in East Kent, England. *Journal of Sport & Tourism*, 11(3–4), 259–274. <https://doi.org/10.1080/14775080701400927>
- Buning, R. J., & Gibson, H. J. (2016). The role of travel conditions in cycling tourism: implications for destination and event management. *Journal of Sport & Tourism*, 20(3–4), 175–193. <https://doi.org/10.1080/14775085.2016.1155474>
- Cabugueira, A. (2005). *A importância económica do Turismo*. *Revista Turismo & Desenvolvimento*. Universidade de Aveiro. Retrieved from <http://revistas.ua.pt/index.php/rtd/article/view/8142/6564>
- Câmara Municipal de Bragança. (2015). Xispa já circula em Bragança. Retrieved October 11, 2018, from https://www.cm-braganca.pt/frontoffice/pages/596?news_id=1352
- Câmara Municipal de Chaves. (2015a). Freguesias. Retrieved October 2, 2018, from <http://www.chaves.pt/pages/141>
- Câmara Municipal de Chaves. (2015b). Geografia do Concelho. Retrieved October 2, 2018, from <http://www.chaves.pt/pages/142>

- Carneiro, M. J., Lima, J., & Silva, A. (2015). Landscape and the rural tourism experience: identifying key elements, addressing potential, and implications for the future. *Journal of Sustainable Tourism*, 23(8–9), 1217–1235.
<https://doi.org/10.1080/09669582.2015.1037840>
- Carvalho, J. (2016). *Proposta de implementação de novas ciclovias no Concelho de Loures em articulação com a rede de transporte público: Contributo para a sustentabilidade ambiental e valorização do turismo (património) no Município*. Instituto Superior de Estatística e Gestão de Informação. Retrieved from
<https://run.unl.pt/bitstream/10362/19987/3/TSIG0117.pdf>
- Casa do Pessoal do Hospital de Chaves. (2018). 8.ª Rota BTT CPHC 6 de MAIO 2018. Retrieved October 10, 2018, from <http://rotabtthospitalcha.wix.com/rota-btt-hospital#!maratona>
- CBI Ministry of Foreign Affairs. (2015). *CBI Product Factsheet: Cycling tourism from Europe*. Retrieved from
https://www.cbi.eu/sites/default/files/market_information/researches/product-factsheet-europe-cycling-tourism-2015.pdf
- CCDR-N. (2010). *Novos Referenciais para a Gestão Partilhada em Zonas Transfronteiriças*. Retrieved from http://www.ccdr-n.pt/sites/default/files/ficheiros_ccdrn/administracaolocal/nogepazot_relatorio_final_0.pdf
- CCDR Alentejo. (2015). *Cooperação Transfronteiriça*. Retrieved September 25, 2018, from
<https://www.ccdr-a.gov.pt/index.php/coop/cooperacao-territorial/transfronteirica>
- Černá, A., Černý, J., Malucelli, F., Nonato, M., Polena, L., & Giovannini, A. (2014). Designing Optimal Routes for Cycle-tourists. *Transportation Research Procedia*, 3, 856–865.
<https://doi.org/10.1016/J.TRPRO.2014.10.064>
- Cheia, G. (2010). Research Methods in Tourism. *Universităţii "Ştefan Cel Mare" Suceava. Sectiunea Geografie Anul XIX*, 81–94. Retrieved from
https://www.researchgate.net/publication/307685405_RESEARCH_METHODS_IN_TOURISM
- Chen, C.-A., & Lee, H.-L. (2017). How to Promote Bike Tourism Globally. *Tourism and Hospitality Management*, 23(1), 1–16. Retrieved from <https://hrcak.srce.hr/file/266528>
- Ciclovia. (2013a). *Ciclovia do Casino-Centro de Saúde Chaves II*. Retrieved October 10, 2018, from <http://www.ciclovia.pt/ciclovias/1norte/4vreal/chaves/csaude.php>
- Ciclovia. (2013b). *Ciclovias das Margens do Tâmega*. Retrieved October 10, 2018, from <http://www.ciclovia.pt/ciclovias/1norte/4vreal/chaves/cmtamega.php>

- Ciclovia. (2018a). Ciclovia das Margens do Tâmega. Retrieved October 15, 2018, from <https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?msa=0&ll=41.74376821655876%2C-7.460285080238691&spn=0.047838%2C0.077162&mid=11Si6LIR1erT2Srh9o0MgtPmzEeM&z=15>
- Ciclovia. (2018b). Ciclovia do Casino – Centro de Saúde Chaves II. Retrieved October 15, 2018, from https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?msa=0&ll=41.759116278481166%2C-7.4838139999999385&spn=0.011957%2C0.01929&mid=14uEBz_B5S4OUPVFPpLRwQTusyXk&z=15
- Ciclovia. (2018c). Ecopista da Linha do Corgo. Retrieved October 10, 2018, from <http://www.ciclovia.pt/ciclovias/1norte/4vreal/lcorgo/lcorgo.php>
- Coimbra, C. (2002). *Região Centro, Alentejo e Extremadura: um estudo comparativo da região de fronteira*. Retrieved from https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_estudos&ESTUDOSest_boui=106517&ESTUDOSmodo=2&xlang=pt
- Comissão Europeia. (2000). *Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro*. Luxemburgo. Retrieved from http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_pt.pdf
- Comissão Europeia. (2011). *European Territorial Cooperation Building Bridges Between People*. Retrieved from http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/presenta/territorial2011/etc_book_en.pdf
- Comissão Europeia. (2013). *Fronteiras e segurança Construir uma Europa aberta e segura*. Bruxelas. <https://doi.org/10.2775/76945>
- Comissão Europeia. (2017). *Impulsionar o crescimento e a coesão nas regiões fronteiriças da UE*. Bruxelas, Bélgica. Retrieved from http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/2014/boosting_growth/com_boosting_borders_pt.pdf
- ConocerGalicia. (2013). Comarca de Verín |. Retrieved October 2, 2018, from <http://conocergalicia.com/provincias/orense/comarca-de-verin/>
- Cope, M., Doxford, D., & Hill, T. (1998). Monitoring Tourism on the UK's First Long-Distance Cycle Route. *Journal of Sustainable Tourism*, 6(3), 210–223. <https://doi.org/10.1080/09669589808667312>
- Costa, C. (2013). Gestão Estratégica do Turismo: Evolução Epistemológica dos Modelos e Paradigmas e tendências para o futuro. In *Turismo nos países lusófonos : Conhecimento*,

- estratégia e territórios* (pp. 19–40). Escolar Editora.
- CRR, & SPW. (2009). *Fiche Techniques - Les thèmes*. Retrieved from <http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre de doc/publications de la planification de la mobilité/guide cyclable/Fiches.pdf>
- Cruz, J., Martins, T., & Quandt, C. (2008). Redes de Cooperação: um enfoque de Governança. *Revista Alcance*, 191–208. Retrieved from <https://siaiap32.univali.br/seer/index.php/ra/article/view/671/543>
- Cruz, S. (2010). *Turismo, Fronteira e Desenvolvimento na Pan-Amazôniza: trajetórias entre o Brasil e a Guiana Francesa*. Universidade Federal do Pará, Belém. Retrieved from <http://www.ppgdstu.propesp.ufpa.br/ARQUIVOS/teses/TESES/2010/Silvia Helena RibeiroCruz.pdf>
- Cunha, L. (2010). A Definição e o Âmbito do Turismo: um aprofundamento necessário. *Repositório Científico Lusófona*, 1–23. Retrieved from <http://recil.grupolusofona.pt/handle/10437/665>
- Cunha, N. (2016). *Cooperação Transfronteiriça no Noroeste Peninsular: A Eurocidade Chaves-Verín*. Universidade de Lisboa. Faculdade de Letras. Retrieved from http://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/26414/1/ulfl228097_tm.pdf
- Deenihan, G., & Caulfield, B. (2014). Do tourists value different levels of cycling infrastructure? *Tourism Management*, 46, 92–101. <https://doi.org/10.1016/J.TOURMAN.2014.06.012>
- Del Río, J., Agüera, F., Cuadra, S., & Morales, P. (2017). Satisfaction in border tourism: An analysis with structural equations. *European Research on Management and Business Economics*, 23(2), 103–112. <https://doi.org/10.1016/J.IEDEEN.2017.02.001>
- Destination British Columbia. (2015). *Mountain Bike Tourism: The essential guide to developing, managing and marketing mountain bike tourism product in BC*. Retrieved from <https://www.destinationbc.ca/getattachment/Programs/Guides-Workshops-and-Webinars/Guides/Tourism-Business-Essentials-Guides/Mountain-Bike-Tourism-TBE-Destination-BC.pdf.aspx>
- Dickinson, J., & Robbins, D. (2009). “Other People, Other Times and Special Places”: A Social Representations Perspective of Cycling in a Tourism Destination. *Tourism and Hospitality Planning & Development*, 6(1), 69–85. <https://doi.org/10.1080/14790530902847095>
- Dill, J., & Mcneil, N. (2012). Four types of cyclists? Examining a typology to better understand bicycling behavior and potential. *Presentation and Publication at the 92nd 22 Annual Meeting of the Transportation Research Board*, 1–18. Retrieved from

- <http://www1.coe.neu.edu/~pfurth/Other papers/Dill 2013 4 types of cyclists TRR.pdf>
- Downward, P., & Lumsdon, L. (2001). The development of recreational cycle routes: an evaluation of user needs. *Managing Leisure*, (1), 50–60.
<https://doi.org/10.1080/13606710010026368>
- Duarte, J. (2013). *Metodologias de investigação*. Virgula.
- Duarte, R. (2004). Entrevistas em pesquisas qualitativas. *Educar Em Revista*, (24), 213–225.
Retrieved from <http://www.scielo.br/pdf/er/n24/n24a11.pdf>
- Durà, A., Camonita, F., Berzi, M., & Noferi, A. (2018). *Euroregions, Excellence and Innovation across EU borders A Catalogue of Good Practices Department of Geography Area of Political Sciences and Administration European Network of Territorial Cooperation Euroregions, Excellence and Innovation across EU borde*. Barcelona.
Retrieved from https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/recot_crii_catalogue.pdf
- Eco-Counter. (2013). *Real-Time Bike Counters - Make cyclists a visible part of the urban landscape*. Retrieved from
https://company.intertraffic.com/Image/Download?docid=18620&dl=MIJNRAI_TOP_LIBRARY<c=MIJNRAI_LOGIN_PRIVATEFILE
- Eco-Counter. (2017a). Produtos. Retrieved October 12, 2018, from <https://www.eco-compteur.com/pt/produtos>
- Eco-Counter. (2017b). Turismo de Bicicleta. Retrieved October 12, 2018, from
<https://www.eco-compteur.com/pt/aplicacoes/turismo-de-bicicleta>
- Eco-Counter. (2017c). ZELT Ciclovias. Retrieved November 6, 2018, from <https://www.eco-compteur.com/pt/produtos/gama-zelt/zelt-ciclovias>
- Edwards, R., & Holland, J. (2013). *What is qualitative interviewing*. (U. of E. Graham Crow, Ed.). Bloombury.
- Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular. (2014). *Dois Países Um Destino*. Retrieved from
<https://www.eixoatlantico.com/es/servicio-publico/biblioteca>
- European Cyclists' Federation. (2016). *The EU Cycling Economy: Arguments for an integrated EU cycling policy*. Bruxelas. Retrieved from [https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FINAL THE EU CYCLING ECONOMY_low res.pdf](https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FINAL%20THE%20EU%20CYCLING%20ECONOMY_low%20res.pdf)
- European Cyclists' Federation & EuroVelo. (2011). *EuroVelo the European cycle route network - Development Strategy (2012-2020)*. Retrieved from <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/EuroVelo-Strategy-2012-2020.pdf>
- EuroVelo. (2014). *Marketing Promotion Pirinexus*. Retrieved from

- <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2014/06/14-Marketing-Promotion-Pirinxus-2014.pdf>
- EuroVelo. (2017). The EuroVelo Map: The European cycle route network. Retrieved from <http://www.eurovelo.com/en/ev-images/eurovelo-map>
- Faulks, P., Ritchie, B. W., & Dodd, J. (2008). *Bicycle tourism as an opportunity for re-creation and restoration? Investigating the motivations of bike ride participants*. Retrieved from <http://www.lincoln.ac.nz/PageFiles/7235/Faulks.pdf>
- Faulks, P., Ritchie, B. W., & Fluker, M. (2006). *Cycle Tourism in Australia: An investigation into its size and scope*. Retrieved from <http://back-in-business-physiotherapy.com/images/files/CycleTourismReport.pdf>
- Federação Portuguesa de Ciclismo. (2016). *Guia Orientador: Ciclismo e Dinamização da Atividade Turística*. Retrieved from <http://business.turismodeportugal.pt/SiteCollectionDocuments/portuguese-trails/guia-orientador-ciclismo-e-dinamizacao-da-atividade-turistica.pdf>
- Federação Portuguesa de Ciclismo. (2018a). Centros de BTT - O Projeto. Retrieved October 13, 2018, from <http://www.fpciclismo.pt/centrosdebtt/index.php?r=site/page&view=projeto>
- Federação Portuguesa de Ciclismo. (2018b). Centros de BTT - Vila Real - Mondim de Basto. Retrieved October 13, 2018, from <http://www.fpciclismo.pt/centrosdebtt/index.php?r=centrobt>
- Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta. (2013a). *Manual de Estacionamentos para Bicicletas*. Retrieved from http://www.fpcub.pt/files/anexos/763_Manual_estacionamento_fpcub.pdf
- Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta. (2013b). *Recomendações da FPCUB às candidaturas autárquicas para uma Mobilidade Ciclável*. Lisboa. Retrieved from <http://www.fpcub.pt/files/2013/08/Doc-para-Autarquicas-2013.pdf>
- Félix, R. (2012). *Gestão da Mobilidade em Bicicleta: Necessidades, factores de preferência e ferramentas de suporte ao planeamento e gestão de redes. O caso de Lisboa*. Instituto Superior Técnico, Lisboa. Retrieved from https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/395144993029/GestaoMobilidadeBicicleta_RosaFelix_IST2012.pdf
- Fernandes, S., & Eusébio, M. C. (2014). Governança para o desenvolvimento sustentável de destinos turísticos. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 3(21/22), 249–261. Retrieved from <http://revistas.ua.pt/index.php/rtd/article/view/9937/8296>

- Fernandes, J. (2015). *O Contributo do Turismo para o Crescimento e Desenvolvimento Económico - O Caso do Concelho de Tavira*. Business & Economics School (ISG). Retrieved from [https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/15253/1/Dissertação 2015.pdf](https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/15253/1/Dissertação%202015.pdf)
- Ferreira, A. M., Costa, C., Martins, F., Albuquerque, H., Mota, J. C., Carneiro, M. J., ... Breda, Z. (2015). Plataforma Tecnológica da Bicicleta e Mobilidade Suave: Turismo e lazer ciclável. Retrieved September 16, 2018, from <https://www.ua.pt/ptbicicleta/PageText.aspx?id=18739>
- Ferreira, G., & Tavares, M. (2012). Turismo de Fronteira: Em Criação e Construção. In *VI Encontro Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ambiente e Sociedade: GT1 - Turismo, Ambiente e Sociedade* (pp. 1–16). Belém - Pará - Brasil: ANPPAS. Retrieved from [QUIVOS/GT1-766-503-20120715114502.pdf](https://www.qivos.org.br/imagens/2012/07/15/114502.pdf)
- Ferreira, L. (2005). Estudo analítico das variáveis da macro envolvente de um destino turístico. *Revista de Estudos Politécnicos*, *II*(4), 135–147. Retrieved from <http://www.scielo.mec.pt/pdf/tek/n4/v2n4a09.pdf>
- Ferreira, M. (1998). As regiões fronteiriças portuguesas: potencialidades de desenvolvimento no actual contexto de internacionalização. *Revista Da FCSH*, (11), 337–353. Retrieved from <https://run.unl.pt/handle/10362/7429>
- Filho, C., & Santos, C. (2012). O turismo histórico na região transfronteiriça das Missões Jesuíticas. *PRACS*, (5), 151–164. Retrieved from <https://periodicos.unifap.br/index.php/pracs/article/view/583/n5Carneiro.pdf>
- Finn, M., Elliott-White, M., & Walton, M. (2000). *Tourism & Leisure Research Methods Data Collection, Analysis, and Interpretation*. Pearson Longman.
- Fricke, C. (2015). Spatial Governance across Borders Revisited: Organizational Forms and Spatial Planning in Metropolitan Cross-border Regions. *European Planning Studies*, *23*(5), 849–870. <https://doi.org/10.1080/09654313.2014.887661>
- Frochot, I. (2003). An Analysis of Regional Positioning and Its Associated Food Images in French Tourism Regional Brochures. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, *14*(3–4), 77–96. https://doi.org/10.1300/J073v14n03_05
- Gantar, A., Kočiš, D., & Pehnc, M. (2012). *How to develop cycle tourism?* Maribor. Retrieved from http://www.bicy.it/docs/35/How_to_develop_cycle_tourism_ang.pdf
- Gazzola, P., Pavione, E., Grechi, D., Ossola, P., Gazzola, P., Pavione, E., ... 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. <https://doi.org/10.3390/su10061863>
- Gelbman, A. (2008). Border Tourism in Israel: Conflict, Peace, Fear and Hope. *Tourism Geographies. An International Journal of Tourism Space, Place and Environment*, 10(2), 193–213. <https://doi.org/10.1080/14616680802000022>
- Gelbman, A., & Timothy, D. (2011). Border complexity, tourism and international exclaves: A case study. *Annals of Tourism Research*, 38(1), 110–131. <https://doi.org/10.1016/J.ANNALS.2010.06.002>
- Go By Bike. (2015). A bicicleta certa para o seu estilo de vida. Retrieved January 3, 2019, from <http://blog.gobybike.eu/a-bicicleta-certa-para-o-seu-estilo-de-vida/>
- Gonçalves, A. (2004). *Métodos e Técnicas de Investigação Social I. Programas, Conteúdos e Métodos de Ensino Teórico e Prático*. Retrieved from <https://tendimag.files.wordpress.com/2012/09/mc3a9todos-e-tc3a9nicas-de-investigac3a7c3a3o-social-i.pdf>
- Gonçalves, A. (2005). Turismo Cultural um Complemento ao “Sol e Praia”; *Revista Turismo & Desenvolvimento*, (4), 45–60. Retrieved from <http://revistas.ua.pt/index.php/rtd/article/view/8127/6552>
- Gonçalves, D. (2008). *A Relação entre Transporte e Turismo: o Caso do Rio de Janeiro*. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Retrieved from http://www.pet.coppe.ufrj.br/index.php/producao/teses-de-dsc/doc_download/97-a-relacao-entre-transporte-e-turismo-o-caso-do-rio-de-janeiro
- Gonçalves, M. (2013). *A Gestão Colaborativa de Conflitos entre Turismo e Território: O Caso do Litoral Troia-Melides*. Instituto Superior Técnico. Retrieved from <https://www.researchgate.net/publication/309211133/download>
- GPSies. (2018a). 1º GPS CHV-MTL. Retrieved October 10, 2018, from <https://www.gpsies.com/map.do;jsessionid=0165A59EC4FEAB31615250EFBE2BB95D.f3e3?fileId=nqdeagqyztzjpugt&authkey=6F8D80C167C4CA40C2613DE439622500C436BF65BF4A78EA>
- GPSies. (2018b). 1º Raid GPS MTL-CHV. Retrieved October 10, 2018, from <https://www.gpsies.com/map.do;jsessionid=0165A59EC4FEAB31615250EFBE2BB95D.f3e3?fileId=qhxhumsxrexruyu&authkey=35B04177DF95AA0CDC5A84CC1F871CC3F1EC1D6539413A0F>
- Guest, G., Bunce, A., & Johnson, L. (2006). How Many Interviews Are Enough? *Field Methods: SAGE Journals*, 18(1), 59–82. <https://doi.org/10.1177/1525822X05279903>

- Han, H., Meng, B., & Kim, W. (2017). Emerging bicycle tourism and the theory of planned behavior. *Journal of Sustainable Tourism*, 25(2), 292–309.
<https://doi.org/10.1080/09669582.2016.1202955>
- Heinen, E., Maat, K., & Wee, B. van. (2011). The role of attitudes toward characteristics of bicycle commuting on the choice to cycle to work over various distances. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 16(2), 102–109.
<https://doi.org/10.1016/J.TRD.2010.08.010>
- Hinch, T., & Higham, J. (2004). *Sport Tourism Development*. Channel View Publications.
- Holdich, T. (1916). *Political Frontier and Boundary Making*. MacMillan and Co., Limited.
- IMT & GPIA. (2012). *Ciclando: Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves*. Retrieved from http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/DocumentosdeReferencia/PlanoNacionalBicicleta/Documents/PPBOMS_Final.pdf
- IMTT, & GPIA. (2011). *Rede Ciclável - Princípios de Planeamento e Desenho*. Retrieved from http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/DocumentosdeReferencia/PacotedaMobilidade/Documents/Pacote da Mobilidade/Rede Ciclável_Princípios de Planeamento e Desenho_Março 2011.pdf
- Ioannides, D., Nielsen, P. Å., & Billing, P. (2006). Transboundary Collaboration in Tourism: the Case of the Bothnian Arc. *Tourism Geographies*, 8(2), 122–142.
<https://doi.org/10.1080/14616680600585380>
- Jennings, G. (2001). *Tourism Research*. Wiley.
- Jiménez, I. (2012). *The Interview in the Qualitative Research: Trends and Challengers*. Retrieved from http://biblioteca.icap.ac.cr/BLIVI/COLECCION_UNPAN/BOL_DICIEMBRE_2013_69/UNED/2012/investigacion_cualitativa.pdf
- Kaloyanov, K. (2016). Cycling tourism routes as an instrument for regional development and transnational cooperation within the lower basin of the Danube river. *Bulgarian Academy of Sciences*, (3–4), 139–149. Retrieved from http://geoproblems.eu/wp-content/uploads/2017/04/2016_34/8_kaloyanov.pdf
- Kelele, J.-M., & Roegiers, X. (1999). *Metodologia da Recolha de Dados: Fundamentos dos Métodos de Observação, de Questionários, de Entrevistas e de Estudo de Documentos*. Instituto Piaget.

- Krieger, C. (2009). *Rad Region Rheinland*. Retrieved from https://www.ihk-bonn.de/fileadmin/dokumente/Downloads/Presse/Rad_Region_Rheinland.pdf
- Kvale, S. (1996). *InterViews: An Introduction to Qualitative Research Interviewing*. Sage Publications.
- Kwanisai, G., Mpofu, T., Vengesayi, S., Mutanga, C., Hurombo, B., & Mirimi, K. (2014). Borders as barriers to tourism: tourists experiences at the Beitbridge Border Post (Zimbabwean side). *African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure*, 3(1), 1–13. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/267863606_Borders_as_barriers_to_tourism_tourists_experiences_at_the_Beitbridge_Border_Post_Zimbabwean_side
- Lagiewski, R., & Revelas, D. (2004). Challenges in cross-border tourism regions. In *RIT Scholar Works* (pp. 1–7). Rochester Institute of Technology. Retrieved from <https://scholarworks.rit.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.pt/&httpsredir=1&article=1554&context=other>
- Lamont, M. (2009). Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism. *Journal of Sport & Tourism*, 14(1), 5–23. <https://doi.org/10.1080/14775080902847363>
- Laranjeira, M. (2014). *20 anos de cooperação transfronteiriça Portugal – Espanha*. Universidade de Aveiro. Retrieved from <https://ria.ua.pt/handle/10773/13770>
- Lavado, R. (2018). *Linhas de Apoio Financeiro à atividade turística*. Viseu, Portugal. Retrieved from <http://apecate.pt/wp-content/uploads/Rita-Lavado.pdf>
- Lecarte, J. (2018). *Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial (AECT)*. Retrieved from http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/pt/FTU_3.1.10.pdf
- Lee, C.-F., & Huang, H.-I. (2014). The Attractiveness of Taiwan as a Bicycle Tourism Destination: A Supply-Side Approach. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 19(3), 273–299. <https://doi.org/10.1080/10941665.2012.739190>
- 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*. Faculty of California Polytechnic State University. Retrieved from <https://digitalcommons.calpoly.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=&httpsredir=1&article=2485&context=theses>
- Liberato, D., González, M., & Liberato, P. (2016). *Turismo de Fronteira, Aplicação à Raia Seca Luso-Espanhola, Região Norte de Portugal e Galiza*. Retrieved from <https://www.aecit.org/files/congress/19/papers/120.pdf>

- Liberato, P., González, E., & Liberato, D. (2017). Avaliação das intenções comportamentais num destino de fronteira: O caso da Eurocidade Chaves - Verín. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 1(27/28), 971–983. Retrieved from <http://revistas.ua.pt/index.php/rtd/article/view/7050/5544>
- Lois, M. (2013). Re-signifying the border: the eurocity Chaves-Verín. *Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles*, 61, 429–432. Retrieved from <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4157833.pdf>
- López-Gúzmán, T., Orgaz-Aguera, F., & Ribeiro, M. (2015). Contributos da gastronomia em destinos turísticos fronteiriços em desenvolvimento: Um estudo de caso. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, (24), 9–20. Retrieved from <http://revistas.ua.pt/index.php/rtd/article/view/7842/6285>
- Luka, M. (2012). Contribution of cycling tourism to sustainable tourism development in Riga. In *XIII Conferência Científica Internacional* (pp. 72–81). Riga: SIA Biznesa augstskola Turība. Retrieved from <http://aurora.turiba.lv/bti/Editor/Manuscript/Proceeding/Proceeding.pdf>
- Lumsdon, L. (2000). Transport and Tourism: Cycle Tourism – A Model for Sustainable Development? *Journal of Sustainable Tourism*, 8(5), 361–377. <https://doi.org/10.1080/09669580008667373>
- Maaiah, B., & Masadeh, M. (2015). The Brochures as a Tool for Tourism Marketing: The Case of Petra. *International Journal of Business and Social Science*, 6(2). Retrieved from http://ijbssnet.com/journals/Vol_6_No_2_February_2015/14.pdf
- Maiz-Bar, C., Pardellas, X., & Padin, C. (2015). Cross-border tourism: Spain and Portugal, a common destination. In *55th Congress of the European Regional Science Association: “World Renaissance: Changing roles for people and places”, 25-28 August 2015* (pp. 1–7). Lisboa: ERSA 2015 - 55th Congress of the European Regional Science Association. Retrieved from <https://www.econstor.eu/handle/10419/124761>
- Marcussen, C. H. (2009). *Cycling tourism in north-western Poland, on Bornholm and in southern Sweden*. Retrieved from https://crt.dk/media/31509/09_rapport_cycling_tourism_bike_the_baltic.pdf
- Martinez, O. (1994). The Dynamics of Border Interaction. New approaches to border analysis. In *Global Boundaries. World boundaries* (1st ed., pp. 1–15). Routledge.
- Martins, U., Amorim, E., & Schluter, R. (2012). A Promoção da Gastronomia Brasileira em Brochuras Turísticas - Uma Análise do Caso da Bolsa de Turismo de Lisboa. *Revista Rosa Dos Ventos*, 4(3), 335–351. Retrieved from

- <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=473547090005>
- Marujo, N. (2016). O Estudo de caso na pesquisa em Turismo: uma abordagem metodológica. *Revista Turismo: Estudos e Práticas*, 5(1), 113–128. Retrieved from <http://periodicos.uern.br/index.php/turismo/article/view/1966/1064>
- Matias, Á. (2007). *Economia do Turismo*. Instituto Piaget.
- MBTA. (2015). *Sea to Sky Mountain Biking Economic Impact Study: Overall Results*. Retrieved from http://headwaterseconomics.org/wp-content/uploads/Trail_Study_89-sea-to-sky-mountain-biking-impact.pdf
- McKibbin, D. (2014). *Cycling for leisure, recreation and tourism* (15 No. 24). Retrieved from <http://www.niassembly.gov.uk/globalassets/documents/raise/publications/2015/regdev/2415.pdf>
- Medeiros, E. (2010). *A cooperação transfronteiriça Portugal-Espanha e Suécia-Noruega : efeito barreira e impactes territoriais do INTERREG-A*. Universidade de Lisboa. Instituto de Geografia e Ordenamento do Território. Retrieved from <http://repositorio.ul.pt/handle/10451/1981>
- Meireles, M. J. D. (2017). *Como promover a mobilidade ciclável em Portugal. O caso da cidade de Braga*. Universidade do Minho. Retrieved from <http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/45423>
- Meirinhos, M., & Osório, A. (2010). O estudo de caso como estratégia de investigação em educação. *EDUSER: Revista de Educação*, 2(2), 49–65. Retrieved from [https://bibliotecadigital.ipb.pt/bitstream/10198/3961/1/O estudo de caso como estratégia de investigação em educação.pdf](https://bibliotecadigital.ipb.pt/bitstream/10198/3961/1/O%20estudo%20de%20caso%20como%20estrat%C3%A9gia%20de%20investiga%C3%A7%C3%A3o%20em%20educa%C3%A7%C3%A3o.pdf)
- Meschik, M. (2012). Sustainable Cycle Tourism along the Danube Cycle Route in Austria. *Tourism Planning & Development*, 9(1), 41–56. <https://doi.org/10.1080/21568316.2012.653478>
- Ministerium für Wirtschaft und Arbeit. (2008). *Radtourismus in SachsenAnhalt - Analysen, Handlungsempfehlungen, Perspektiven*. Magdeburg, Alemanha. Retrieved from https://www.hs-harz.de/user-mounts/319_m2395/Studien_Tourismus_LSA/28_Radtourismus.pdf
- Mispelon, C. (2015). *ECF Cycling Barometer 2015 - Technical Document*. Bruxelas, Bélgica. Retrieved from <https://www.velook.fr/app/download/12276120724/ECF+cycling+barometer+2015+technical+document+final.pdf?t=1505123437>

- Miyake, M., & Crass, M. (2004). *Implementing Sustainable Urban Travel Policies: Moving Ahead*. Ljubljana. Retrieved from <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/document000088.pdf>
- Moreira, J., & Roperio, F. (2012). *Estudo de mobilidade alternativa*. Vila Real. Retrieved from [http://eixoeecologia.org/sites/default/files/Estudo Mobilidade Alternativa - final gal.pdf](http://eixoeecologia.org/sites/default/files/Estudo_Mobilidade_Alternativa_-_final_gal.pdf)
- Mota, J. C., Carvalho, J., & Ribeiro, G. (2011). O Planeamento do Lazer Ciclável na Ria de Aveiro: Projecto CICLORIA. *Actas Das Jornadas Da Ria de Aveiro*, 1–9. Retrieved from http://www.ordenaracidade.pt/site-jcarvalho/assets/files/1865/4mar_lazer_cicl_vel_na_ria_vfinal_ssima.pdf
- Mota, J., & Sá, F. (2013). *Importância e realidade: A valorização económica da bicicleta em Portugal*. Retrieved from http://ordenaracidade.pt/site-jcarvalho/assets/files/2052/tr_130_valoriza_o_da_bicicleta.pdf
- Mourek, D., Partnerství, N., & Bodor, A. (2011). *Findings from a study on European Cycle Friendly Service Network Concept Content*. Retrieved from <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/European-Cycle-Friendly-Service-Network-Concept-Study1.pdf>
- Município de Chaves. (2018). 8ª Rota BTT Casa do Pessoal. Retrieved October 10, 2018, from http://www.chaves.pt/frontoffice/pages/314?news_id=817
- Natário, M. (2011). A Importância da Inovação no Desenvolvimento de Regiões Transfronteiriças. *Revista Chão Urbano*, 6–54. Retrieved from <http://www.chaourbano.com.br/adm/revistas/arquivos/revista71.pdf>
- Neves, J., & Esperança, P. (2011). Bike Usage and Cycle Tourism: The Pattern of Portuguese Associated Bike Riders. In *International Conference on Tourism & Management Studies* (Vol. 1, pp. 191–200). Algarve: Tourism & Management Studies. Book of Proceedings. Retrieved from <https://tmstudies.net/index.php/ectms/article/view/188/237>
- Nikolic, N., Missoni, E., & Medved, G. (2006). Medical Problems in Cycling Tourism. *Journal of Travel Medicine*, 12(1), 53–54. <https://doi.org/10.2310/7060.2005.00009>
- Okumus, B., Okumus, F., & McKercher, B. (2007). Incorporating local and international cuisines in the marketing of tourism destinations: The cases of Hong Kong and Turkey. *Tourism Management*, 28(1), 253–261. <https://doi.org/10.1016/J.TOURMAN.2005.12.020>
- OMT. (2001). *Apuntes de Metodología de la Investigación en Turismo Organización Mundial del Turismo* (1ª). Madrid, Espanha: Organização Mundial do Turismo. Retrieved from www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284404889
- Paasi, A. (2001). Europe as a Social Process and Discourse: Considerations of Place,

- Boundaries and Identity. *European Urban and Regional Studies*, 8(1), 7–28.
<https://doi.org/10.1177/096977640100800102>
- Page, S. (2009). *Transport and Tourism* (3^a). Pearson Education Limited.
- Paixão, R. O. (2006). *Globalização, turismo de fronteira, identidade e planeamento da região internacional de Corumbá/MS*. Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da Universidade de São Paulo, São Paulo. <https://doi.org/10.11606/T.8.2006.tde-21062007-141550>
- Palau, R., Forgas, S., Blasco, D., & Ferrer, B. (2012). An Analysis of Greenways from an Economic Perspective. *Tourism Planning & Development*, 9(1), 15–24.
<https://doi.org/10.1080/21568316.2012.653477>
- Palós, E., & Troyano, X. (2014). *El impacto económico del cicloturismo en Europa. Síntesis de los principales estudios realizados*. Retrieved from
https://viasverdes.com/prensa/documentos/interes/Informe_Cicloturismo_2014.pdf
- Pardellas de Blas, X., & Padin Fabeiro, C. (2012). La Cooperación Local en Destinos Compartidos: Galicia y Norte de Portugal. *Revista de Economía Mundial*, (32), 27–49. Retrieved from <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=86625395002>
- Pedro, N. de S. (2013). *Atributos para a seleção de rotas cicláveis: percepção dos ciclistas*. Universidade de Aveiro. Retrieved from <https://ria.ua.pt/handle/10773/12203>
- Pedrosa, A. (2016). *Definição de percursos turísticos cicláveis na Região de Aveiro com recurso aos sistemas de informação geográfica*. Universidade de Aveiro. Retrieved from https://ria.ua.pt/bitstream/10773/18609/1/versao_final.pdf
- Pereira, M. (2014). Governança Territorial Multinível: Fratura(s) entre Teoria e Prática(s). *DRd - Desenvolvimento Regional Em Debate*, 4(2), 4–20. Retrieved from <http://www.periodicos.unc.br/index.php/drd/article/view/679/436>
- Pereira, V., & Pereiro, X. (2014). Turismo transfronteiriço na Euro-região Galiza-Norte de Portugal. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 2(21/22), 285–294. Retrieved from <http://revistas.ua.pt/index.php/rtd/article/view/8772/7164>
- Piket, P., Eijgelaar, E., & Peeters, P. (2012). European Cycle Tourism: A Tool For Sustainable Regional Rural Development. *Applied Studies in Agribusiness and Commerce – APSTRACT*, 115–119. Retrieved from https://ageconsearch.umn.edu/bitstream/164816/2/19_Piket.pdf
- Pires, I. (2016). *A integração das vias cicláveis na rede rodoviária. O caso particular do acesso a garagens, parques de estacionamento e caminhos particulares*. Universidade Nova de Lisboa. Retrieved from <https://run.unl.pt/handle/10362/19557>

- Plog, S. (2001). Why destination areas rise and fall in popularity: an update of a Cornell Quarterly classic. *Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly*, 13–24. Retrieved from <https://eurekamag.com/pdf/004/004009643.pdf>
- PORDATA. (2011). Densidade populacional segundo os Censos. Retrieved October 3, 2018, from <https://www.pordata.pt/Municipios/Densidade+populacional+segundo+os+Censos-591>
- Portuguese Trails. (2018). Centros de BTT. Retrieved October 13, 2018, from <https://www.portuguesetrails.com/pt-pt/routes/centros-de-btt>
- Pratas, J. (2014). *Conteúdos de Comunicação e de Posicionamento das Marcas Destino Turístico em Brochuras e Folhetos Turísticos*. Universidade do Porto. Faculdade de Economia. Retrieved from <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/79331/2/35477.pdf>
- Pratte, J. (2006). Bicycle tourism: on the trail to economic development. In *Prairie Perspectives* (pp. 62–84). Winnipeg. Retrieved from http://pcag.uwinnipeg.ca/Prairie-Perspectives/PP-Vol09/PP_Vol-09-1.pdf#page=68
- Prokkola, E.-K. (2008). Resources and barriers in tourism development: cross-border cooperation, regionalization and destination building at the Finnish-Swedish border. *Fennia - International Journal of Geography*, 186(1), 31–46. Retrieved from <https://fennia.journal.fi/article/view/3710>
- Prokkola, E.-K. (2010). Borders in tourism: the transformation of the Swedish–Finnish border landscape. *Current Issues in Tourism*, 13(3), 223–238. <https://doi.org/10.1080/13683500902990528>
- Prokkola, E. (2007). Cross-border Regionalization and Tourism Development at the Swedish-Finnish Border: “Destination Arctic Circle.” *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 7(2), 120–138. <https://doi.org/10.1080/15022250701226022>
- Quivy, R., & Campenhoudt, L. Van. (2008). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Grávida.
- Ramachandran, S. (2005). Analysing Visual and Textual Content of Tourism Brochures: A Case of Malaysian Destination Image. *Journal of Hospitality & Tourism*, 2(1). Retrieved from https://teamjournalht.files.wordpress.com/2013/05/vol212005-team-journal-of-hospitality_tourism_part9.pdf
- Ramos, C., Rodrigues, P., & Perna, F. (2009). Sistemas e Tecnologias de Informação no Sector Turístico. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, (12), 21–32. Retrieved from <http://revistas.ua.pt/index.php/rtd/article/view/7530/6006>

- RDA Barossa. (2012). *Barossa Region Cycle Tourism Strategy*. Retrieved from <https://www.barossa.sa.gov.au/Media/Default/News and Media/The Big Project/Barossa Region Cycle Tourism Strategy reduced.pdf>
- Reis, A., & Jellum, C. (2012). Rail Trail Development: A Conceptual Model for Sustainable Tourism. *Tourism Planning & Development*, 9(2), 133–147. <https://doi.org/10.1080/21568316.2011.630748>
- Retto. (2018). Bicicleta BTT MSC Mercury Carbon RR 27,5. Retrieved October 3, 2018, from <https://www.retto.pt/bicicleta-btt-msc-mercury-carbon-rr-27-5>
- Ribeiro, M. (2001). Oportunidades empresariais no sector do turismo em regiões do interior de Portugal. *Gestão e Desenvolvimento*, 10, 319–332. Retrieved from <https://repositorio.ucp.pt/handle/10400.14/8910>
- Ribeiro, P., & Marques, T. (2016). A Euroregião Galiza-Norte de Portugal: uma plataforma territorial para a inovação. *VII Jornadas de Geografía Económica: Los Escenarios Económicos En Transformación. La Realidad Territorial Tras La Crisis Económica*, 146–154. Retrieved from <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/86278/2/160914.pdf>
- Rita, P. (2001). A importância do turismo “on-line.” *Revista Portuguesa de Gestão*, 20–29. Retrieved from https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/1395/5/rita_paulo_RPG_2001.pdf
- Ritchie, B. W. (1998). Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues. *Tourism Management*, 19(6), 567–582. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(98\)00063-6](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(98)00063-6)
- Ritchie, B. W., & Hall, C. M. (1999). Bicycle Tourism and Regional Development: A New Zealand Case Study. *Anatolia*, 10(2), 89–112. <https://doi.org/10.1080/13032917.1999.9686974>
- Ritchie, B. W., Tkaczynski, A., & Faulks, P. (2010). Understanding the Motivation and Travel Behavior of Cycle Tourists Using Involvement Profiles. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 27(4), 409–425. <https://doi.org/10.1080/10548408.2010.481582>
- Rodrigues, A., Valério, M., & Rodrigues, A. (2009). *Um estudo à adequabilidade das brochuras direccionadas para os trilhos pedestres: o caso Genuineland, Alentejo, Portugal. Revista Turismo & Desenvolvimento*. Universidade de Aveiro. Retrieved from <http://revistas.ua.pt/index.php/rtd/article/view/7536>
- Roman, M., & Roman, M. (2014). Bicycle Transport as an Opportunity to Develop Urban Tourism – Warsaw Example. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 151, 295–301. <https://doi.org/10.1016/J.SBSPRO.2014.10.027>

- Rua, J., & Albuquerque, H. (2009). Ciclovias e Turismo - Uma forma de Integração na Europa? De Aveiro...ao Baixo Vouga...e à Região Centro. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, (12), 65–79. Retrieved from <http://revistas.ua.pt/index.php/rtd/article/view/7545/6018>
- Ruiz, M., & Gastelum, C. (2011). Frontera Norte de México: fundamentos para su conocimiento actual. *Cuadernos Sobre Relaciones Internacionales, Regionalismo y Desarrollo*, 6(12), 145–164. Retrieved from <http://www.saber.ula.ve/bitstream/handle/123456789/34499/articulo6.pdf;jsessionid=548D19F6FDD2B16FB236B025FEBA89B5?sequence=1>
- Ruquoy, D. (1997). Situação de entrevista e estratégia do entrevistador. In *Práticas e Métodos de Investigação em Ciências Sociais* (pp. 84–116). Gradiva.
- Ruschel, D. T. (2008). *A bicicleta como meio de transporte sustentável no turismo*. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Retrieved from <http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/graduacao/article/view/4159/3150>
- Salim, M. (2017). Enhancing destination image on tourism brochure of Barru Regency Sulawesi Selatan, Indonesia: A tourism discourse perspective, *65*(2), 247–257. Retrieved from <https://hrcak.srce.hr/file/270774>
- Seabra, M. (2012). *O Conceito de Fronteira: Uma Abordagem Multifacetada*. Instituto de Estudos Superiores Militares. Retrieved from https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/10023/1/MAJ_Saldanha_Seabra.pdf
- Segadilha, A. (2014). *Identificação dos fatores que influenciam na escola da rota pelos ciclistas: Estudo de caso da cidade de São Carlos*. Universidade Federal de São Carlos. Retrieved from <https://repositorio.ufscar.br/bitstream/handle/ufscar/4376/5944.pdf?sequence=1>
- Segadilha, A., & Sanches, S. (2012). Fatores que influenciam na escolha da rota pelos ciclistas e seus fenómenos de identificação. *III Simpósio de Pós Graduação Em Engenharia Urbana*, 2–10. Retrieved from <http://www.eventos.uem.br/index.php/simpgeu/simpgeu/paper/download/927/758>
- Shaheen, A., Guzman, S., & Zhang, S. (2010). *Bikesharing in Europe, the Americas, and Asia: Past, Present, and Future*. Berkeley. Retrieved from <https://escholarship.org/uc/item/79v822k5>
- Sigrist, D., Zahnd, T., Rothenbühler, M., & Diem, I. (2008). *Stationnement des vélos - Recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation*. Retrieved from https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/langsamverkehr/lv_v07_veloparkieru ng-handbuch2008.pdf.download.pdf/md_g07_stationnementdesvelos-manuel2008.pdf

- Silva, E. (2015). *A cooperação transfronteiriça como oportunidade de desenvolvimento das regiões de fronteira. Da Raia Ibérica à Euroregião Galiza-Norte de Portugal*. Universidade do Minho. Retrieved from <http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/40442>
- Silva, E., & Fortes, J. (2011). Impactos dos Investimentos na Infra-estrutura de Transportes no Desenvolvimento Regional do Turismo. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 3(13,14), 929–930. Retrieved from <http://revistas.ua.pt/index.php/rtd/article/view/8949/7326>
- Silva, K. (2004). *A Importância do Turismo para o Desenvolvimento Económico do Estado do Espírito Santo*. Retrieved from <https://observatoriodoturismo.es.gov.br/Media/observatorio/Publicacoes/Outras/Monografias/KELYCRISTINAMENDESASILVA.pdf>
- Silva, P. (2015). *Qualidade de Vida Urbana e Mobilidade Urbana Sustentável na Cidade do Porto-Elaboração de um conjunto de indicadores*. Universidade do Porto. Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto. Retrieved from <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/81713/2/35643.pdf>
- Silveira, M. (2010). *Mobilidade Sustentável: A bicicleta como um meio de transporte integrado*. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. Retrieved from http://objdig.ufrj.br/60/teses/coppe_m/MarianaOliveiraDaSilveira.pdf
- Simonsen, P. S., Jørgensen, B., & Robbins, D. (1998). *Cycling tourism*. Bornholm. Retrieved from https://crt.dk/media/34591/12_rapport_Cycling_tourism.pdf
- Sofield, T. (2006). Border Tourism and Border Communities: An Overview. *Tourism Geographies. An International Journal of Tourism Space, Place and Environment*, 8(2), 102–121. <https://doi.org/10.1080/14616680600585489>
- Speakman, C. (2005). Tourism and transport: Future prospects. *Tourism and Hospitality Planning & Development*, 2(2), 129–135. <https://doi.org/10.1080/14790530500173647>
- SPW. (2009). *Guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables - Éléments théoriques*. Retrieved from http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre de doc/publications de la planification de la mobilité/guide cyclable/Cahier1_Elementstheo.pdf
- Stiller, S. (2003). Integration in the German-Polish border region – Status Quo and Current Developments. In *43rd Congress of the European Regional Science Association. “Peripheries, Centres and Spatial Development in the New Europe”* (pp. 1–28). Jyväskylä, Finland: European Regional Science Association. Retrieved from <https://www.jyu.fi/ersa2003/cdrom/papers/183.pdf>

- Stoffelen, A., Ioannides, D., & Vanneste, D. (2017). Obstacles to achieving cross-border tourism governance: A multi-scalar approach focusing on the German-Czech borderlands. *Annals of Tourism Research*, 64, 126–138.
<https://doi.org/10.1016/J.ANNALS.2017.03.003>
- Studzeniecki, T. (2016). The Development of Cross-border Cooperation in an EU Macroregion – A Case Study of the Baltic Sea Region. *Procedia Economics and Finance*, 39, 235–241.
[https://doi.org/10.1016/S2212-5671\(16\)30318-5](https://doi.org/10.1016/S2212-5671(16)30318-5)
- Sustrans. (1999). *Cycle Tourism*. Retrieved from
[http://www.tourisminsights.info/ONLINEPUB/ONLINEP/PDFS/SUSTRAN/SUSTRANS - CYCLE TOURISM.pdf](http://www.tourisminsights.info/ONLINEPUB/ONLINEP/PDFS/SUSTRAN/SUSTRANS-CYCLE%20TOURISM.pdf)
- Timothy, D. (1995). Political boundaries and tourism: borders as tourist attractions. *Tourism Management*, 16(7), 525–532. [https://doi.org/10.1016/0261-5177\(95\)00070-5](https://doi.org/10.1016/0261-5177(95)00070-5)
- Timothy, D. (1999). Cross-Border Partnership in Tourism Resource Management: International Parks along the US-Canada Border. *Journal of Sustainable Tourism*, 7(3–4), 182–205.
<https://doi.org/10.1080/09669589908667336>
- Timothy, D., & Tosun, C. (2003). Tourists' perceptions of the Canada-USA border as a barrier to tourism at the International Peace Garden. *Tourism Management*, 24, 411–421.
[https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(02\)00113-9](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(02)00113-9)
- Tobora, O. (2014). Cross border tourism in Nigeria border state and its socio-economic impact on development. *Available Online at Www.Ilshs.Pl*, 28, 1–14. Retrieved from
https://www.academia.edu/8555617/Cross_border_tourism_in_Nigeria_border_state_and_its_socio-economic_impact_on_development?auto=download
- Tocquer, G., & Zins, M. (2004). *Marketing do Turismo* (2ª). Piaget.
- Todo Bici. (2014). Ciclismo en Ruta. Retrieved October 3, 2018, from
<http://todobici.com.es/ciclismo-en-ruta/>
- Tourism New Zealand. (2017). Special Interest - Who are we targeting? Retrieved November 11, 2018, from <https://www.tourismnewzealand.com/markets-stats/sectors/special-interest/cycling-and-mountain-biking/>
- Triantaphyllides, K. (2005). *Relatório sobre o papel das Euro-regiões no desenvolvimento da política regional*. Retrieved from
<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A6-2005-0311+0+DOC+PDF+V0//PT>
- Trillo Santamaría, J., & González, R. (2011). La frontera como motivo de atracción: una breve

- mirada a las relaciones Galicia-Região Norte. *Geopolítica(s). Revista de Estudos Sobre Espaço y Poder*, 2(1), 109–134. https://doi.org/10.5209/rev_GEOP.2011.v2.n1.37900
- Trillo Santamaría, J., González, R. C., & Carril, V. (2015). Ciudades que cruzan la frontera: un análisis crítico del proyecto Eurocidade Chaves-Verín. *Cuadernos Geográficos*, 54(1), 160–185. Retrieved from <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17141131008>
- Turismo de Portugal. (2017). *Requisitos de Caracterização de Percursos Cycling & Walking*. Retrieved from <http://business.turismodeportugal.pt/SiteCollectionDocuments/portuguese-trails/requisitos-caraterizacao-percursos.pdf>
- Turismo do Porto e Norte de Portugal. (2015). *Ciclovias, Ecopistas e Ecovias Norte de Portugal*. Retrieved from http://www.portoenorte.pt/fotos/guias/ciclovias_ecopistas_e_ecovias_1655191205590b5f569dd34.pdf
- UCI. (2016). *2016 Annual Report*. Aigle, Suíça. Retrieved from http://www.uci.org/docs/default-source/publications/2016-uci-annual-report.pdf?sfvrsn=bebf25e7_4
- Vassi, A., & Vlastos, T. (2014). A review and critical assessment of cycling infrastructures across Europe. *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 191, 757–768. <https://doi.org/10.2495/SC140641>
- Veal, A. J. (2006). *Research Methods for Leisure and Tourism: A Practical Guide* (3^a). Prentice Hall.
- Viegas, F. (2008). *Critérios para a Implementação de Redes de Mobilidade Suave em Portugal*. Instituto Superior Técnico. Retrieved from <https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/395137884483/Dissertacao.pdf>
- Vies Verdes. (2012a). Bed&Bike. Retrieved October 11, 2018, from <http://www.viesverdes.cat/es/bedbike/>
- Vies Verdes. (2012b). Pirinexus - Características Vías Verdes. Retrieved October 11, 2018, from <http://www.viesverdes.cat/es/caracteristiques-vies-verdes-pirinexus/>
- Vies Verdes. (2012c). Puntos de soporte al cicloturista. Retrieved October 11, 2018, from <http://www.viesverdes.cat/es/punts-de-suport-al-cicloturista/>
- Vies Verdes. (2012d). Rutas Pirinexus. Retrieved October 11, 2018, from <http://www.viesverdes.cat/es/rutas/pirinexus/>
- Vies Verdes. (2012e). Servicios turísticos. Retrieved October 11, 2018, from <http://www.viesverdes.cat/es/servicios-turisticos/>

- Visit Chaves-Verín. (2015a). Centro BTT de Viana do Bolo. Retrieved October 10, 2018, from <http://www.visitchavesverin.com/pt/centro-btt-de-viana-do-bolo>
- Visit Chaves-Verín. (2015b). Ciclovía interpretativa entre vinhedos e castelos. Retrieved October 10, 2018, from <http://www.visitchavesverin.com/pt/ciclovía-interpretativa-entre-vinhedos-e-castelos>
- Visit Chaves-Verín. (2015c). Como chegar a Verín e Chaves. Retrieved October 3, 2018, from <http://www.visitchavesverin.com/pt/info/como-chegar>
- Visit Chaves-Verín. (2015d). Localização de sítios de interesse. Retrieved October 10, 2018, from <http://www.visitchavesverin.com/pt/localizacion-mapa-pontos-de-interes-turismo-visit-chaves-verin>
- Visit Chaves-Verín. (2016a). Ecovia do Tâmega. Retrieved October 10, 2018, from http://www.visitchavesverin.com/sites/default/files/informacion/archivos/2016/ecovia_b_p_rint.pdf
- Visit Chaves-Verín. (2016b). Guia de observação de aves do Tâmega. Retrieved from http://www.visitchavesverin.com/sites/default/files/informacion/archivos/2016/guia_iii.zip
- Visit Chaves-Verín. (2016c). *Rotas Cicloturísticas Verín-Monterrei*. Retrieved from www.rutascicloturisticasverin-monterrei.com
- Visit Finland. (2013). *Development Strategy of Cycling Tourism*. Retrieved from <http://www.visitfinland.fi/wp-content/uploads/2013/11/Development-strategy-of-cycling-tourism-2009-2013-eng.pdf?dl>
- Visit Portugal. (2013). Bicicleta. Retrieved September 17, 2018, from <https://www.visitportugal.com/pt-pt/node/73859>
- Vujko, A. (2012). Positive aspects of the cycling tourism development on the tourist destination. Novi Sad, Sérvia. Retrieved from https://www.academia.edu/15635302/POZITIVNI_ASPEKTI_RAZVOJA_BICIKLISTIČKOG_TURIZMA_NA_TURISTIČKIM_DESTINACIJAMA
- Vujko, A., & Gajic, T. (2014). Opportunities for tourism development and cooperation in the region by improving the quality of tourism services – the ‘Danube Cycle Route’ case study. *Economic Research-Ekonomska Istraživanja*, 27(1), 847–860. <https://doi.org/10.1080/1331677X.2014.975517>
- Vujko, A., & Plavša, J. (2013). Possibilities of Improving International Cross-Border Cooperation through Cycling the “Szekelys Route.” *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 10(1), 1–19. Retrieved from

- https://www.researchgate.net/publication/282120006_Possibilities_of_improving_international_cross-border_cooperation_through_cycling_the_Szekelys_Route
- Vujko, A., Plavša, J., & Ostojić, N. (2013). Impact of the “Danube cycling route” on the development of cycling tourism in Serbia. *Pol. J. Sport Tourism*, 20, 227–233. <https://doi.org/https://doi.org/10.2478/pjst-2013-0021>
- Walle, A. H. (1997). Quantitative versus qualitative tourism research. *Annals of Tourism Research*, 24(3), 524–536. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(96\)00055-2](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(96)00055-2)
- Weed, M., Bull, C., Brown, M., Dowse, S., Lovell, J., Mansfield, L., & Wellard, I. (2014). A systematic review and meta-analysis of the potential local economic impact of tourism and leisure cycling and the development of an evidence-based market segmentation. *Tourism Review International*, 18, 37–55. <https://doi.org/10.3727/154427214X13990420684482>
- Weidenfeld, A. (2013). Tourism and cross border regional innovation systems. *Annals of Tourism Research*, 42, 191–213. <https://doi.org/10.1016/J.ANNALS.2013.01.003>
- Weston, R., Davies, N., Lumsdon, L., & McGrath, P. (2012). *The European Cycle Route Network Eurovelo*. Retrieved from <https://ecf.com/files/wp-content/uploads/The-european-cycle-route-network-EuroVelo.pdf>
- Weston, R., & Mota, J. C. (2012). Low Carbon Tourism Travel: Cycling, Walking and Trails. *Tourism Planning & Development*, 9(1), 1–3. <https://doi.org/10.1080/21568316.2012.658168>
- Xunta de Galicia. (2018). Serviços do Centro BTT Portas de Galicia. Retrieved October 13, 2018, from http://www.turismo.gal/que-facer/centros-btt/centro-btt-portas-de-galicia/servizos?langId=pt_PT#panel6
- Zaparoli, B., Souza, M., & Elesbão, I. (2017). Redes e Governança na Regionalização do Turismo Rural da Serra Gaúcha, Brasil. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 1(27/28), 1587–1597. Retrieved from <http://revistas.ua.pt/index.php/rtd/article/view/7230/5706>
- Zovko, I. (2013). *The Value of Cycle Tourism: Opportunities for the Scottish economy*. Retrieved from <http://transformscotland.org.uk/wp/wp-content/uploads/2014/12/The-Value-of-Cycle-Tourism-full-report.pdf>

APÊNDICES

Apêndice I – Conceito de turismo ciclável

	Autores	Definição
Turismo de bicicleta	Faulks et al. (2008, pp. 3–4)	“Refere-se ao turismo que envolve observar ou participar num evento de ciclismo, ou participar num touring ciclável de forma independente ou organizada. O ciclismo eventual, que não é o objetivo principal da viagem, não deve ser considerado como turismo de bicicleta.”
	Ritchie et al. (2010, p. 411)	“Refere-se ao turismo que envolve observar ou participar num evento de ciclismo, ou participar num touring ciclável de forma independente ou organizada.”
	Ritchie (1998, p. 569)	“Não deve incluir excursionistas ou ciclistas recreativos que viajem por menos de 24 horas. O turismo de bicicleta deve ser definido como qualquer atividade, de ciclismo ou não, que é realizada por aqueles que estão de férias por mais de 24 horas ou pernoitem, e para quem a bicicleta é parte integrante dessa mesma viagem.”
	Lee e Huang (2014, p. 277)	“É nicho de mercado do turismo que tem um potencial significativo a nível de crescimento e tem conseguido receber a atenção necessária de investigadores, profissionais e gestores de políticas de turismo que realizam pesquisas de procura para planeamento e gestão sustentáveis do lado da oferta do turismo de bicicleta.”
Cicloturismo	Zovko (2013, p. 15)	“O cicloturismo traz benefícios ambientais significativos, em comparação com muitos outros tipos de turismo, por várias razões.”
	Vujko e Plavša (2013)	“é uma forma ambientalmente sustentável de turismo com impacto mínimo no meio ambiente e nas comunidades.”
	Weston et al. (2012, p. 7)	“O cicloturismo refere-se especificamente a viajar entre lugares com uma bicicleta para fins de lazer. O ciclismo é parte integrante da experiência turística.”

Fonte: Elaboração própria

Apêndice II - Selos Bike-friendly encontrados na União Europeia

País	Selos <i>Bike-Friendly</i>	Ícone	Link
Alemanha	<i>Bed and Bike</i>		www.bettundbike.de
Reino Unido	<i>UK Cyclists Welcome</i>		https://www.cyclistswelcome.co.uk/all
Holanda	<i>Fietsers Welkom!</i>		http://www.allefietserswelkom.nl/
Itália	<i>Albergabici</i>		http://www.albergabici.it/it/
França	<i>Accueil Vélo</i>		https://www.francevelotourisme.com/
Aústria	<i>Radfahrer Betriebe</i>		https://www.weinviertel.at/radfreundliche-betriebe
República Checa	<i>Cyklisté vítáni</i>		https://www.cyklistevitani.cz/uvod.aspx
Eslováquia	<i>Vitajte cyklisti</i>		http://www.vitajtecyklisti.sk/index.html
Polónia	<i>Przyjazny rowerom</i>		http://ekostandardy.pl/pl/przyjazny-rowerom/pro-certyfikacie
Hungria	<i>Happy Bike</i>		
Croácia	<i>Bike & Bed</i>		http://www.mojbicikl.hr/bike-bed/default.asp
Dinamarca	<i>Active Denmark</i>		https://www.danskturismefremme.dk/ln-int/danskturistfremme/welcome-active-denmark

Fonte: Elaboração própria, com base em Mourek et al. (2011)

Apêndice III - Seleção das brochuras turísticas da Eurocidade Chaves-Verín para análise de conteúdo

Nº da brochura	Nome da brochura	Capa
Brochura nº 1	Rota Termal e da Água (Verín/Chaves/Vidago)	
Brochura nº 2	A Eurocidade da Água: Guia turística	
Brochura nº 3	Roteiros Turísticos Chaves-Verín: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ecovia do Tâmega; ▪ Caminho Português Interior de Santiago em Chaves-Verín ▪ Rota BTT Fortalezas da Raia 	
Brochura nº 4	Chaves-Verín Guia Rápido	
Brochura nº 5	Mapa Chaves-Verín	

Fonte: Elaboração própria

Apêndice IV - Guiões das entrevistas

Entrevista nº 1 – Câmara Municipal de Chaves / BTT Clube de Chaves

1. Turismo Ciclável

1.1. Potencialidades

- 1.1.1. Considera que a região tem importância a nível ciclável? Se sim, quais as potencialidades que a região tem para a prática de bicicleta?
- 1.1.2. Tem conhecimento quais as modalidades que são mais praticadas em toda o município?
- 1.1.3. Existe alguma promoção por parte dos dois municípios (Chaves-Verín) para a vertente do turismo ciclável?
- 1.1.4. Acha relevante a parceria entre entidades gestoras do território com empresas e associações ligadas à bicicleta, porquê?
- 1.1.5. Considera que a bicicleta é mais do que um meio de transporte e que faz parte da própria experiência turística?

1.2. Infraestruturas

- 1.2.1. Nos percursos cicláveis existentes no município, que tipo de equipamentos de apoio existem? (ex: balneários, estacionamento para bicicleta, oficinas, etc)? Estes caminhos estão sinalizados? Têm sistemas de contagem automática?
- 1.2.2. Têm ou planeiam ter em breve algum sistema de bicicleta partilhada?
- 1.2.3. Consideram importante a inclusão da bicicleta nas rotas já existentes na Eurocidade (ex: gastronómicas, temáticas)?

1.3. Projetos

- 1.3.1. Existem alguns projetos, estratégias implementados ou projetados que estejam direcionados para o Turismo ciclável? Se sim, quais os resultados?

1.4. Turistas

- 1.4.1. Tem conhecimento de que tipo de turistas cicláveis visitam o município? Quais as motivações para a visita? Durante quanto tempo?
 - 1.4.1.1. No interesse pela bicicleta, conseguem perceber se os turistas vão pela vertente desportiva ou pela vertente recreativa?

1.5. Entidades

- 1.5.1. Conhece algumas associações, empresas, estabelecimentos hoteleiros, restauração que sejam bikefriendly?

Entrevista nº 2 – AECT

2. Cooperação Transfronteiriça

- 1.1** Como começou este processo de cooperação transfronteiriça entre Chaves e Verín, e o porquê da formação desta Eurocidade? Qual o objetivo principal? Quais foram as etapas?
- 1.2** Considera que o turismo é importante para reforçar a cooperação transfronteiriça? Se sim, como?
- 1.3** De que forma é que a introdução do turismo ciclável poderá ser um facilitador na cooperação transfronteiriça?

Capítulo 1. Turismo Ciclável

1.1. Potencialidades

- 1.1.1. Considera que a região tem importância a nível ciclável? Se sim, quais as potencialidades que a região tem para a prática de bicicleta?
- 1.1.2. Tem conhecimento quais as modalidades que são mais praticadas em toda a Eurocidade?
- 1.1.3. Existe alguma promoção por parte dos dois municípios para a vertente do turismo ciclável?
- 1.1.4. Acha relevante a parceria entre entidades gestoras do território com empresas e associações ligadas à bicicleta, porquê?
- 1.1.5. Considera que a bicicleta é mais do que um meio de transporte e que faz parte da própria experiência turística?

1.2. Infraestruturas

- 1.2.1. Nos percursos cicláveis da Eurocidade, que tipo de equipamentos de apoio existem? (ex: balneários, estacionamento para bicicleta, oficinas, etc)? Estes caminhos estão sinalizados? Têm sistemas de contagem automática?
- 1.2.2. Têm ou planeiam ter em breve algum sistema de bicicleta partilhada?
- 1.2.3. Consideram importante a inclusão da bicicleta nas rotas já existentes na Eurocidade (ex: gastronómicas, temáticas)?

1.3. Projetos

- 1.3.1.** Existem alguns projetos, estratégias implementados ou projetados que estejam direcionados para o Turismo ciclável? Se sim, quais os resultados?

1.4. Turistas

- 1.4.1. Tem conhecimento de que tipo de turistas cicláveis visitam a Eurocidade? Quais as motivações para a visita? Durante quanto tempo?
- 1.4.1.1. No interesse pela bicicleta, conseguem perceber se os turistas vão pela vertente desportiva ou pela vertente recreativa?

1.5. Entidades

- 1.5.1. Conhece algumas associações, empresas, estabelecimentos hoteleiros, restauração que sejam *bikefriendly*?

Entrevista nº 3 – Turismo do Porto e Norte de Portugal

1. Turismo Ciclável Eurocidade Chaves-Verín

1.1. Potencialidades

- 1.1.1. Considera que a região tem importância a nível ciclável? Se sim, quais as potencialidades que a região tem para a prática de bicicleta?
- 1.1.2. Tem conhecimento quais as modalidades que são mais praticadas em todo o município?
- 1.1.3. Existe alguma promoção por parte dos dois municípios (Chaves-Verín) para a vertente do turismo ciclável?
- 1.1.4. Acha relevante a parceria entre entidades gestoras do território com empresas e associações ligadas à bicicleta, porquê?
- 1.1.5. Considera que a bicicleta é mais do que um meio de transporte e que faz parte da própria experiência turística?

1.2. Infraestruturas

- 1.2.1. Nos percursos cicláveis existentes no município, que tipo de equipamentos de apoio existem? (ex: balneários, estacionamento para bicicleta, oficinas, etc)? Estes caminhos estão sinalizados? Têm sistemas de contagem automática?
- 1.2.2. Têm ou planeiam ter em breve algum sistema de bicicleta partilhada?
- 1.2.3. Consideram importante a inclusão da bicicleta nas rotas já existentes na Eurocidade (ex: gastronómicas, temáticas)?

1.3. Projetos

- 1.3.1. Existem alguns projetos, estratégias implementados ou projetados que estejam direcionados para o Turismo ciclável? Se sim, quais os resultados?

1.4. Turistas

- 1.4.1. Tem conhecimento de que tipo de turistas cicláveis visitam o município? Quais as motivações para a visita? Durante quanto tempo?
- 1.4.1.1. No interesse pela bicicleta, conseguem perceber se os turistas vão pela vertente desportiva ou pela vertente recreativa?

1.5. Entidades

- 1.5.1. Conhece algumas associações, empresas, estabelecimentos hoteleiros, restauração que sejam *bikefriendly*?

Entrevista nº4 – Turismo da Galiza

1. Turismo Ciclable

1.6. Potencial

- 1.6.1. ¿Considera que la región tiene importancia a nivel ciclable? Si es así, ¿cuáles son las potencialidades que la región tiene para la práctica de la bicicleta?
- 1.6.2. ¿Tiene conocimiento cuáles son las modalidades que más se practican en todo el municipio?
- 1.6.3. ¿Existe alguna promoción por parte de los dos municipios (Chaves-Verín) para la vertiente del turismo ciclable?
- 1.6.4. ¿Cree relevante la asociación entre entidades gestoras del territorio con empresas y asociaciones ligadas a la bicicleta, por qué?
- 1.6.5. ¿Considera que la bicicleta es más que un medio de transporte y que forma parte de la propia experiencia turística?

1.7. Infraestructuras

- 1.7.1. En su opinión, a nivel del turismo ciclable, lo que considera más importante para que un destino se convierta en bikefriendly? ¿Qué tipo de infraestructuras deben tener?
- 1.7.2. ¿Consideran importante la inclusión de la bicicleta en las rutas ya existentes en la Eurociudad (por ejemplo, gastronómicas, temáticas)?

1.8. Proyectos

- 1.8.1. ¿Existen algunos proyectos, estrategias implementadas o proyectadas que estén dirigidas al Turismo ciclable? Si es así, ¿qué resultados?

1.9. Turistas

- 1.9.1. ¿Tiene conocimiento de qué tipo de turistas ciclables visitan el territorio? ¿Cuáles son las motivaciones para la visita? ¿Durante cuánto tiempo?
 - 1.9.1.1. En el interés por la bicicleta, logran percibir si los turistas van por la vertiente deportiva o por la vertiente recreativa?

1.10. Entidades

- 1.10.1. Mencione la importancia de tener en un destino transfronterizo la presencia de programas orientados al Turismo Ciclable.
- 1.10.2. ¿Considera que la Eurociudad Chaves -Verín tiene potencial para estos programas?
- 1.10.3. ¿De qué forma el Turismo de Galicia puede ser potencializador del Turismo Ciclable?
- 1.10.4. ¿Conocen algunas asociaciones, empresas, establecimientos hoteleros, restauración que sean bikefriendly?

Entrevista nº 5 – Bike Tours Portugal

1. Turismo Ciclável

1.1. Potencialidades

1.1.1. Acha relevante a parceria entre entidades gestoras do território com empresas e associações ligadas à bicicleta, porquê?

1.1.2. Considera que a bicicleta é mais do que um meio de transporte e que faz parte da própria experiência turística?

1.2. Infraestruturas

1.2.1. Na sua opinião, a nível do turismo ciclável, o que considera mais importante para um destino se tornar bikefriendly? Que tipo de infraestruturas devem ter?

1.3. Turistas (Bike Tours Portugal)

1.3.1. Tem conhecimento de que tipo de turistas cicláveis recebem? Quais as motivações para a visita? Durante quanto tempo?

1.3.1.1. No interesse pela bicicleta, conseguem perceber se os turistas vão pela vertente desportiva ou pela vertente recreativa?

1.4. Entidades (Bike Tours Portugal)

1.4.1. Como começou o vosso projeto?

1.4.2. Mencione a importância de se ter num destino transfronteiriço a presença de programas orientados para o turismo ciclável?

1.4.3. Conhece algumas associações, empresas, estabelecimentos hoteleiros, restauração que sejam bikefriendly?

1.5. Projetos (Bike Tours Portugal)

1.5.1. Existem alguns projetos, estratégias implementados ou projetados que estejam direcionados para o Turismo ciclável? Se sim, quais os resultados?

Entrevista nº 6 – Bikotel / Portugal A2Z

Capítulo 1. Turismo Ciclável

1.1. Potencialidades

1.1.1. Acha relevante a parceria entre entidades gestoras do território com empresas e associações ligadas à bicicleta, porquê?

1.1.2. Considera que a bicicleta é mais do que um meio de transporte e que faz parte da própria experiência turística?

1.2. Infraestruturas

1.2.1. Na sua opinião, a nível do turismo ciclável, o que considera mais importante para um destino se tornar bikefriendly? Que tipo de infraestruturas devem ter?

1.2.2. Considera importante a inclusão da bicicleta nas rotas já existentes na Eurocidade (ex: gastronómicas, temáticas)?

1.3. Projetos (Bikotel e a Portugal A2Z)

1.3.1. Existem alguns projetos, estratégias implementados ou projetados que estejam direcionados para o Turismo ciclável? Se sim, quais os resultados?

1.4. Turistas (Bikotel e a Portugal A2Z)

1.4.1. Tem conhecimento de que tipo de turistas cicláveis recebem? Quais as motivações para a visita? Durante quanto tempo?

1.4.1.1. No interesse pela bicicleta, conseguem perceber se os turistas vão pela vertente desportiva ou pela vertente recreativa?

1.5. Entidades (Bikotel)

1.5.1. Como começou o vosso projeto?

1.5.2. Mencione a importância de se ter num destino transfronteiriço a presença de unidades de alojamento Bikotel.

1.5.2.1. O que distingue o Bikotel?

1.5.3. Conhece algumas associações, empresas, estabelecimentos hoteleiros, restauração que sejam bikefriendly na Eurocidade?

1.6. Entidades (Portugal A2Z)

1.6.1. Mencione a importância de se ter num destino transfronteiriço a presença de programas orientados para o Turismo Ciclável.

1.6.2. Considera que a Eurocidade Chaves -Verín tem potenciais para estes programas?

1.6.3. De que forma é que a vossa empresa pode ser potencializadora do Turismo Ciclável?

Apêndice V – Análise efetuada às brochuras

Análise I – Turismo Ciclável

No que diz respeito à Tabela V. 1, percebe-se que a palavra “rota(s)” é aquela que é repetida mais vezes (92), muito devido à diversidade das mesmas pela Eurocidade Chaves-Verín. As rotas e percursos associados à palavra “Bicicleta” são vários: Rota Termal e da Água (Chaves-Verín-Vidago), a qual integrada seis itinerários; Ecovia do Tâmega; Caminho Português Interior de Santiago em Chaves-Verín; Rota BTT Fortalezas da Raia; Rota “Poço do Demo” ou Poço do Demónio; e Via da Prata (Caminho Sudeste).

Como se constata ainda na tabela, existem vários percursos/rotas repetidos, mostrando assim ao turista uma diversidade de informação sobre o mesmo percurso/rota em várias brochuras turísticas. São brochuras de promoção turística que dão um maior destaque realmente à parte dos percursos e rotas turísticas, mas que não têm diretamente como público-alvo os turistas cicláveis.

Percebe-se ainda que à exceção da Brochura nº 2 apresenta uma filtragem mais negativa para o turismo ciclável visto que tem associado às palavras-chave, percursos e rotas que não têm bem a ver com a atualidade da informação nas restantes brochuras. As restantes apresentam os percursos e rotas cicláveis que neste momento estão a ser promovidas em grande parte das brochuras turísticas da Eurocidade Chaves-Verín.

Tabela V. 1 – Turismo Ciclável ²²

Brochuras	Palavras-chave	Associação	Filtragem para o turismo ciclável
Brochura nº 1 (66 páginas)	Bicicleta: 10 vezes BTT: 0 vezes Percurso(s): 15 vezes Rotas(s): 35 vezes	Essencialmente percursos /rotas associados à bicicleta	Itinerário principal: Rota Termal e da Água (Chaves-Verín-Vidago): Itinerário 1: Rota das Nascentes de Verín Itinerário 2: Passeio Urbano de Verín Itinerário 3: Senda do Tâmega. Tramo urbano da Ecovia do Tâmega Itinerário 4: Passeio Urbano de Chaves Itinerário 5: Ciclovía de Chaves. Tramo urbano da Ecovia do Tâmega Itinerário 6: Passeio Urbano de Vidago
Brochura nº 2 (159 páginas)	Bicicleta: 2 vezes BTT: 0 vezes Percurso(s): 5 vezes Rotas(s): 28 vezes	Essencialmente percurso /rota e elementos naturais associados à bicicleta	Rota do Tâmega Rio Tâmega
Brochura nº 3 (4 folhetos) ↓ 1. Ecovia do Tâmega 2. Caminho Interior Português de Santiago em Chaves-Verín 3. Rota BTT Fortalezas da Raia	1. Ecovia do Tâmega Bicicleta: 2 vezes BTT: 5 vezes Percurso(s): 3 vezes Rotas(s): 1 vez 2. C. P. I. S. em Chaves-Verín Bicicleta: 2 vezes BTT: 1 vez Percurso(s): 2 vezes Rotas(s): 2 vezes 3. Rota BTT F. da Raia Bicicleta: 1 vez BTT: 7 vezes Percurso(s): 1 vez Rotas(s): 6 vezes	Essencialmente percursos /rotas associados à bicicleta	Ecovia do Tâmega Caminho Português Interior de Santiago em Chaves-Verín Rota BTT Fortalezas da Raia
Brochura nº 4 (20 páginas)	Bicicleta: 4 vezes BTT: 6 vezes Percurso(s): 3 vezes Rotas(s): 7 vezes	Essencialmente percursos /rotas associados à bicicleta	Ciclovía de Chaves Caminho Português Interior de Santiago Rota BTT Fortalezas da Raia e a Rota "Poço do Demo" ou Poço do Demónio
Brochura nº 5 (Mapa)	Bicicleta: 3 vezes BTT: 4 vezes Percurso(s): 1 vez Rotas(s): 13 vezes	Essencialmente percursos /rotas associados à bicicleta	Ecovia do Tâmega Caminho Português Interior de Santiago Via da Prata Rota das Nascentes de Verín Rota "Poço do Demo" ou Poço do Demónio Rota BTT Fortalezas da Raia

Fonte: Elaboração própria

²² De salientar que apenas três dos quatros folhetos são analisados visto que o Caminho do Contrabando.

Análise II – Alojamento e restauração

Nesta análise só se conseguiram analisar duas brochuras – Brochura nº 1 (Rota Termal e da Água Verín-Chaves-Vidago) e Brochura nº 2 (A Eurocidade da Água: Guia Turística) –, pois são apenas aquelas que contêm informação acerca de alojamento e restauração. No entanto, nenhuma referência a quais os estabelecimentos que são aptos para quem viaja com a sua bicicleta.

Tendo em consideração a Tabela V. 2, nesta tipologia de análise, percebe-se que existe uma vasta diversidade no que diz respeito a alojamento e restauração, sendo que principalmente nestas duas brochuras analisadas, houve uma necessidade de aumentar as palavras-chave, devido à diferente forma de tratarem um mesmo assunto com vários sinónimos nas duas brochuras, ou seja, ter de aumentar o leque de possibilidades de análise com a palavra “Alojamento”, onde os sinónimos encontrados nas brochuras para tal foram “hotelaria” e “dormir”, assim como para “restauração” foi “restaurante(s)” e “comer”.

Tabela V. 2 – Alojamento e restauração

Brochuras	Palavras-chave	Associação	Filtragem para o turismo ciclável
Brochura nº 1 (66 páginas)	Alojamento(s): 4 vezes Hotelaria: 1 vez “Dormir”: 4 vezes Restaurante(s):13 vezes “Comer”: 7 vezes	Essencialmente alojamento e restauração não direcionado para o turismo ciclável	Hotéis, hostals, pensões, albergues, hospedarias, residenciais, parque de campismo, alojamentos particulares e casas de turismo rural
Brochura nº 2 (159 páginas)	Alojamento(s): 2 vezes Hotelaria: 3 vezes “Dormir”: 0 vezes Restaurante(s): 11 vezes “Comer”:0 vezes	Essencialmente alojamento e restauração não direcionado para o turismo ciclável	Hotéis, hostals, pensões, alojamentos particulares e casas de turismo rural

Fonte: Elaboração própria

Percebe-se ainda que como são brochuras e no que diz respeito a alojamento e restauração, existe uma probabilidade de certos estabelecimentos ligados à hotelaria e restauração terem fechado e outros, entretanto terem aberto. Tendo apenas em consideração as brochuras percebeu-se que na Brochura nº 1 (Rota Termal e da Água Chaves-Verín-Vidago), em Verín existem 15 unidades de alojamento e em Chaves, também devido a ser um município maior, conta com cerca de 50 unidades de alojamento, um número muito superior ao verificado no

Rota da Ribeira de Feces, apenas pode ser feito a pé, não sendo por isso considerado no estudo.

município espanhol. Na Brochura nº 2 que diz respeito “A Eurocidade da Água – Guia turística”, existe uma melhor segmentação no que diz respeito às unidades de alojamento, sendo que em Chaves existem 7 hotéis, 2 albergarias/hostals, 9 pensões, 16 alojamentos particulares e 15 casas de turismo rural, em Verín, existem 4 hotéis, 7 albergarias/hostals, 4 pensões e 6 casas de turismo rural. Este assunto será melhor estudado no Capítulo 5 dedicado à análise do território, onde existe um cruzamento de várias fontes de informação, o que permite uma melhor análise e investigação, precisamente no que diz respeito ao alojamento e restauração.

No que diz respeito à filtragem feita para o turismo ciclável, percebe-se que não existem propriamente alojamentos bike-friendly destacados nas três brochuras em análise que contém informações sobre o alojamento e restauração, sendo, portanto, algo que deva ser salientado, caso existam, nas brochuras, para que os turistas cicláveis tenham um maior sentimento de pertença e conforto no destino.

Análise III – Atividades e Eventos

Para a análise III, dedicada a atividades e eventos, das cinco brochuras turísticas referentes à Eurocidade Chaves-Verín, foram escolhidas duas brochuras, sendo elas, a Brochura nº 1 (Rota Termal e da Água Chaves-Verín-Vidago) e a Brochura nº 2 (A Eurocidade da Água – Guia turística), visto serem aquelas que tinham algumas menções relativas às palavras-chave “Atividade(s)” e “Evento(s)”.

Tabela V. 3 - Atividades e Eventos

Brochuras	Palavras-chave	Associação	Filtragem para o turismo ciclável
Brochura nº 1 (66 páginas)	Atividades(s): 6 vezes Evento(s): 1 vez	Não associados a atividades e eventos ligados à bicicleta	Atividades desportivas
Brochura nº 2 (159 páginas)	Atividades(s): 11 vezes Evento(s): 4 vezes	Não associados a atividades e eventos ligados à bicicleta	Atividades lúdico-desportivas; Atividades complementares; Eventos gastronómicos;

Fonte: Elaboração própria

No que diz respeito a esta tipologia, não foram encontradas nenhuma associações tanto de atividades ou eventos diretamente ligados à bicicleta, estando, portanto, conectados à cultura, à gastronomia, comércio entre outros. Encontrou-se no entanto, “atividades desportivas” e “atividades lúdico-desportivas”, que podem estar ligadas à bicicleta, no entanto esse tipo de

menções e alusões não estão indicadas. Onde se repete mais vezes a palavra “atividade(s)” é na Brochura nº 2 – A Eurocidade da Água: Guia Turística (cerca de 11 vezes) e a palavra “evento(s)” cerca de 4 vezes também na mesma brochura (Tabela V. 3).

Análise IV – Entidades

Também relativo às entidades que digam respeito à bicicleta na Eurocidade Chaves-Verín, percebe-se que apenas duas das cinco brochuras turísticas abordavam as palavras-chave “Entidades”, “Empresas” e “Associações” (Tabela V. 4).

Tabela V. 4 - Entidades

Brochuras	Palavras-chave	Associação	Filtragem para o turismo ciclável
Brochura nº 1 (66 páginas)	Entidades: 1 vez Empresas: 2 vezes Associações: 3 vezes	Não associados a entidades <i>bike-friendly</i>	→ Não há dados
Brochura nº 2 (159 páginas)	Atividades(s): 11 vezes Evento(s): 4 vezes	Não associados a entidades <i>bike-friendly</i>	→ Não há dados

Fonte: Elaboração própria

Na análise número IV, relativa a entidades, foram analisadas 2 brochuras na medida em que apenas nestas houve algum tipo de menção acerca de possíveis entidades, empresas ou até mesmo associações, no entanto, diretamente ligadas à bicicleta não houve nenhuma, e quando mencionadas foi em contexto muito geral. Sendo, portanto, brochuras diretamente ligadas a um público-alvo mais vasto, que não engloba só turistas cicláveis, então é dada menos importância à menção de entidades com cariz *bike-friendly* neste tipo de brochuras de promoção do território.

ANEXOS

Anexo I - Estatísticas sobre o uso da bicicleta

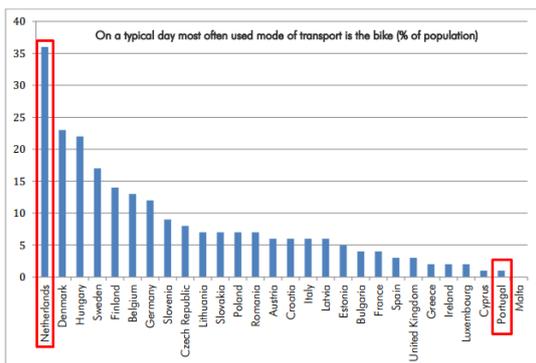


Figura I. 1 - Bicicleta como principal meio de transporte
Fonte: Mispelon (2015)

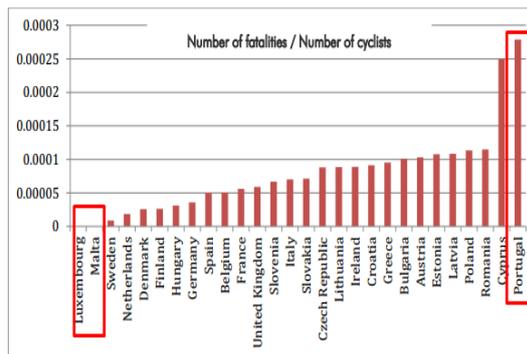


Figura I. 2 - Segurança rodoviária
Fonte: Mispelon (2015)

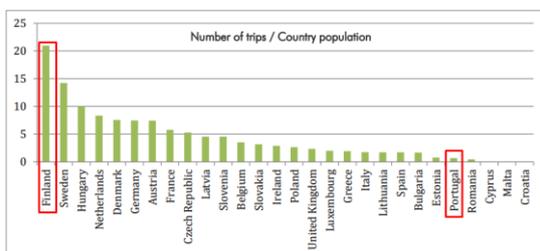


Figura I. 3 – Turismo ciclável
Fonte: Mispelon (2015)



Figura I. 4 - Mercado da bicicleta
Fonte: Mispelon (2015)

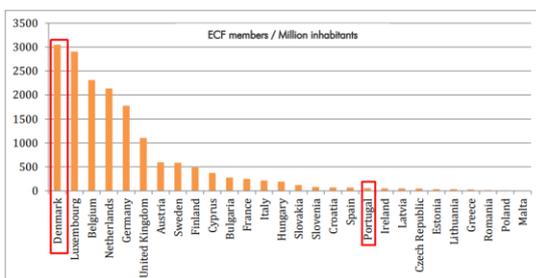


Figura I. 5 - Número de membros da ECF
Fonte: Mispelon (2015)

Anexo II – Ciclovias na região em estudo

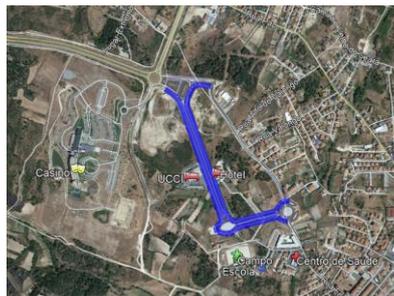


Figura II. 1 - Ciclovía do Casino – Centro de Saúde Chaves II

Fonte: Ciclovía (2018b)

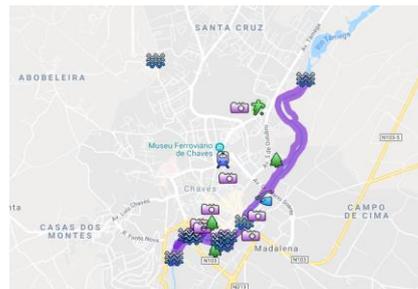


Figura II. 2 - Ciclovía das Margens do Tâmega
Fonte: Ciclovía (2018a)



Figura II. 3 - Rota Termal e da Água da Eurocidade Chaves-Verín

Fonte: Brochura nº 1

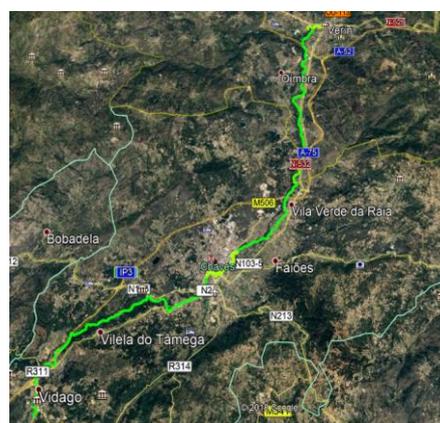


Figura II. 4 – Ecovia do Tâmega

Fonte: AECT (2018t)

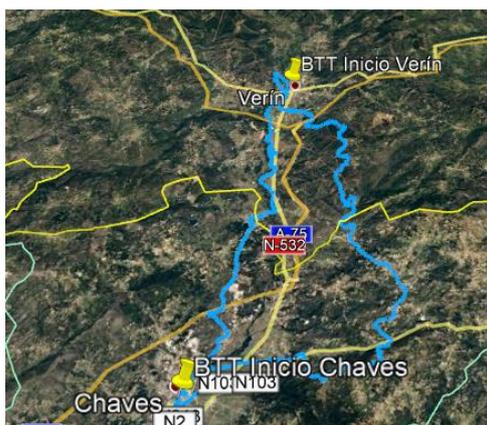


Figura II. 5 - Rota BTT Fortalezas da Raia

Fonte: AECT (2018t)

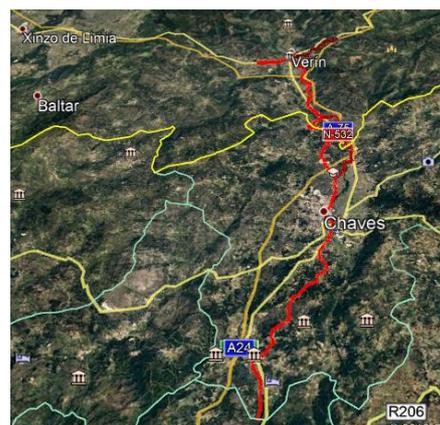


Figura II. 6 - Caminho de Santiago na Eurocidade Chaves-Verín

Fonte: AECT (2018t)

Anexo III - Mapa e rotas da rede EuroVelo



Figura III. 1 – Mapa da rede EuroVelo

Fonte: Bodor et al. (2016)

Tabela III.1 – Rotas da EuroVelo

Rota	Distância	Início	Fim	Países por onde passa
EuroVelo 1 Atlantic Coast Route	9.110 km 5.661 milhas	North Cape, Noruega	Caminha, Portugal	Noruega, Reino Unido, Irlanda, França, Espanha e Portugal
EuroVelo 2 Capitals Route	5 500 km 3 417 milhas	Galway, Irlanda	Moscovo, Rússia	Irlanda, Reino Unido, Holanda, Alemanha, Polónia, Bielorrússia e Rússia
EuroVelo 3 Pilgrims Route	5.122 km 3.183 milhas	Trondheim, Noruega	Santiago de Compostela, Espanha	Noruega, Suécia, Dinamarca, Alemanha, Bélgica, França e Espanha
EuroVelo 4 Central Europe Route	4.000 km 2.485 milhas	Roscoff, França	Kiev, Ucrânia	França, Bélgica, Holanda, Alemanha, República Checa, Polónia e Ucrânia
EuroVelo 5 Via Romea Francigena	3.900 km 2.432 milhas	Londres, Reino Unido	Rome of Brindisi, Itália	Reino Unido, França, Bélgica, Luxemburgo, Suíça e Itália
EuroVelo 6 Atlantic-Black Sea	4.448 km 2.764 milhas	Nantes, França	Constanta, Roménia	França, Suíça, Alemanha, Áustria, Eslováquia, Hungria, Croácia, Sérvia, Bulgária e Roménia
EuroVelo 7 Sun Route	7.409 km 4.604 milhas	North Cape, Noruega	Valleta, Malta	Noruega, Finlândia, Suécia, Dinamarca, Alemanha, República Checa, Áustria, Itália e Malta
EuroVelo 8 Mediterranean Route	5.888 km 3.659 milhas	Cádiz, Espanha	Chipre	Espanha, França, Mónaco, Itália, Eslovénia, Croácia
EuroVelo 9 Baltic-Adriatic Route	1.930 km 1.199 milhas	Gdansk, Polónia	Pula, Croácia	Polónia, República Checa, Áustria, Eslovénia e Croácia
EuroVelo 10 Baltic Sea Cycle Route	7.980 km 4.927 milhas	Turista queira	Turista queira	Polónia, Alemanha, Dinamarca, Suécia, Finlândia, Rússia, Estónia, Letónia e Lituânia
EuroVelo 11 East Europe Route	5.984 km 3.718 milhas	North Cape, Noruega	Atenas, Grécia	Noruega, Finlândia, Estónia, Letónia, Lituânia, Polónia, Eslováquia, Hungria, Sérvia, Macedónia e Grécia
EuroVelo 12 North Sea Cycle Route	5.932 km 3.686 km	-	-	Noruega, Suécia, Dinamarca, Alemanha, Holanda, Bélgica e Reino Unido
EuroVelo 13 Iron Curtain Trail	10.400 km 6.462 milhas	Greense- Jakobselv, Noruega	Rezovo, Bulgária	Noruega, Finlândia, Rússia, Estónia, Letónia, Lituânia, Polónia, Alemanha, República Checa, Áustria, Eslováquia, Hungria, Eslovénia, Croácia, Sérvia, Roménia, Bulgária, Macedónia, Grécia e Turquia
EuroVelo 15 Rhine Route	1.233 km 766 milhas	Andermatt, Suíça	Hoek van Holland, Holanda	Suíça, Alemanha, França e Holanda
EuroVelo 17 Rhône Route	1.115 km 693 milhas	Andermatt, Suíça	Port-Saint-Louis du Rhône or Sète, França	Suíça e França

Fonte: Elaboração própria com base em EuroVelo (2017)