

MESTRADO EM

ECONOMIA INTERNACIONAL E ESTUDOS

EUROPEUS

TRABALHO FINAL DE MESTRADO

DISSERTAÇÃO

CICLOTURISMO EM PORTUGAL

SEBASTIÃO DA COSTA GOMES

OUTUBRO 2018

MESTRADO EM

**ECONOMIA INTERNACIONAL E ESTUDOS
EUROPEUS**

TRABALHO FINAL DE MESTRADO

DISSERTAÇÃO

CICLOTURISMO EM PORTUGAL

SEBASTIÃO DA COSTA GOMES

ORIENTAÇÃO:

MANUEL FRANCISCO PACHECO COELHO

OUTUBRO 2018

Resumo

Esta dissertação tentou aprofundar o impacto económico que o cicloturismo tem nos operadores turísticos nacionais.

Foi criado um questionário com várias perguntas acerca do impacto do cicloturismo nos alojamentos turísticos bem como nas regiões aonde se encontram localizados. Foi enviado para os mais diversos alojamentos nacionais. As perguntas apresentadas neste questionário focaram-se no perfil típico do cicloturista que faz as suas férias em Portugal bem como questões de cariz económico. Foram também colocadas questões acerca do impacto económico que as ecopistas e ciclovias trouxeram tanto para os operadores bem como para as suas respetivas regiões.

Podemos verificar, através dos resultados obtidos do questionário, que o cicloturismo em Portugal (na maior parte dos Distritos) é um nicho de mercado. Corresponde na sua maioria a menos que 5% das ocupações anuais nos operadores turísticos nacionais.

No que concerne aos gastos por noite existe uma grande variedade de cicloturistas, a moda encontra-se entre os 30 e os 40 euros por noite. Porém existe uma fatia considerável que gasta mais que 50 euros por noite.

Os operadores turísticos afirmam ainda que este nicho de mercado não tem tido um impacto económico significativo, todavia afirmam também que tem vindo a crescer nos últimos anos.

Palavras Chave: Cicloturismo; Turismo Sustentável; Desenvolvimento Sustentável; Ecopista; Ciclovia.

Abstract

This dissertation tried to deepen the economic impact that Bicycle tourism has on national tour operators.

A questionnaire was created with several questions about the impact of Bicycle tourism in tourist accommodation and in the regions where it is located. It was sent to the most diverse national accommodations. The questions presented in this questionnaire focused on the typical cyclist profile that makes his holidays in Portugal as well as the economic impact of this tourism. Questions were also raised about the economic impact that the green ways and bicycle paths have brought to both the operators and their regions.

We can verify, through the results obtained from the questionnaire, that cycling in Portugal (in most Districts) is a niche market. It corresponds mostly to less than 5% of annual occupations in national tour operators.

In terms of spending per night there is a wide variety of cyclists, the mode is between 30 and 40 euros per night. However, there is a considerable slice that spends more than 50 euros per night. Tour operators also claim that this niche market has not had a significant economic impact, yet they also claim that this niche has been growing in recent years.

Keywords: Bicycle tourism; Sustainable tourism; Sustainable development; Greenways; Bicycle paths.

Agradecimentos

Agradeço ao Professor Manuel Pacheco Coelho pelo trabalho que teve comigo enquanto orientador. Pelos esclarecimentos, disponibilidade, simpatia e atenção que sempre manifestou comigo.

Agradeço aos meus pais por me terem incutido o gosto pelo cicloturismo. Pelas viagens de bicicleta feitas ao longos dos últimos anos, em ecopistas, ciclovias, estradas nacionais e outros caminhos existentes em Portugal.

Agradeço a todos os operadores turísticos por responderem ao meu inquérito, perdendo o seu tempo para ajudar um estudante que quer contribuir um pouco mais para a divulgação e promoção do cicloturismo em Portugal.

Agradeço ao Sr. Feizal Mussa da Casa Vale Martinho e à Sr^a Inês Fernandes de Caminha, pela gentileza e prontidão em aceitarem fazer uma entrevista; e falar um pouco sobre a realidade vivenciada por eles nos seus alojamentos turísticos no que concerne a este mercado.

Índice

Índice de tabelas.....	5
Lista de Abreviaturas.....	6
1- Introdução.....	7
2- Revisão da Literatura.....	8
2.1- Cicloturismo.....	8
2.1.1- Perfil do cicloturista Europeu.....	9
2.1.2- Mercado Europeu do cicloturismo.....	10
2.1.3- Tendências do cicloturismo.....	11
2.1.4- Inter-relação entre o turismo desportivo e de natureza.....	11
2.2-Cicloturismo e Desenvolvimento Sustentável.....	12
2.2.1- Desenvolvimento Sustentável.....	12
2.2.2- Turismo Sustentável.....	12
2.2.3- Cicloturismo e os objetivos do desenvolvimento sustentável.....	13
2.3- Ecopista.....	14
2.4- Ciclovia.....	15
3- Metodologia.....	16
4- Análise de Resultados.....	17
5- Análise Swot.....	30
6- Conclusão.....	33
Bibliografia.....	35
Anexos.....	37

Índice de tabelas

Figura 1 - Que tipo de alojamento é?.....	17
Figura 2 - No seu alojamento já recebeu cicloturistas?.....	19
Figura 3 - Anualmente, quantos dos seus clientes são cicloturistas?.....	20
Figura 4 - Em média, quantos cicloturistas costumam chegar ao mesmo tempo?.....	21
Figura 5 -Em média quantas noites é que costumam ficar alojados?.....	22
Figura 6 - Em média, que idade têm os cicloturistas?.....	23
Figura 7 - Cicloturista por país de origem.....	24
Figura 8 - Em que alturas do ano costumam ir com mais frequência?.....	25
Figura 9 - Quanto é que cada cicloturista costuma gastar por noite?.....	26
Figura 10 - Na sua opinião, qual acredita ser o impacto dos cicloturistas na sua região?.....	27
Figura 11- Acha que as ciclovias e ecopistas têm ajudado o seu negócio?.....	27
Figura 12 - Sente que este tipo de turismo tem vindo a crescer?.....	28
Figura 13- Acha que existem mais turistas a usufruir das ciclovias e ecopistas?.....	29
Quadro 1- Quadro 1 Cinco países europeus onde o cicloturismo tem um maior impacto económico	10
Quadro 2- Exemplos de custos de algumas ecopistas nacionais.....	15
Quadro 3- Onde se encontra localizado?.....	18
Quadro 4- Média, Moda e Mediana das idades dos cicloturistas.....	23

Lista de abreviaturas

Aevv-egwa – Associação Europeia de Vias Verdes

BTT- Bicicleta todo o terreno

CBI- Centro de Promoção de importações

ECF – Federação Europeia de Ciclistas

FPC- Federação Portuguesa de Ciclismo

SDT- Turismo de Desenvolvimento Sustentável

UNRIC- Centro Regional de Informação das Nações Unidas

UNTWO- Organização Mundial do Turismo

1- Introdução

Ao longo dos últimos anos o turismo tem-se afirmado como um dos setores com maior crescimento e que mais tem contribuído para o desenvolvimento económico em Portugal. No ano de 2017 foram registados 20.6 milhões de entradas de turistas em Portugal, um valor histórico para o nosso país (Santos, 2018). Não só foram batidos recordes anuais, como também Portugal foi galardoado com vários prémios prestigiados a nível internacional neste setor (Expresso, 2019).

Tendo em conta que o turismo nacional não pode viver apenas do turista de “sol e praia”, tem-se tentado ao longo das últimas décadas diversificar a oferta neste sector. Atualmente temos desenvolvido uma panóplia de segmentos turísticos de qualidade em Portugal, tendo ainda muito potencial por explorar, sendo o cicloturismo um deles.

Apesar de ser uma prática bastante comum em alguns países europeus, o cicloturismo ainda não se encontra muito desenvolvido a nível nacional.

Pela escassez de literatura científica na área, foi exigido uma abordagem mais empírica e *in loco* durante o processo de investigação.

Esta tese tem como grande objetivo tentar compreender mais aprofundadamente o peso económico que o cicloturismo deixa nos alojamentos locais e o perfil típico do cicloturista que passa as suas férias em Portugal.

A tese vai dividir-se em três partes: uma dedicada à revisão da literatura do cicloturismo e de outros temas nos quais esta se encontra inserida; outra dedicada à análise empírica onde se irá explorar mais aprofundadamente a realidade do cicloturismo e do cicloturista a nível nacional e por último temos uma análise *SWOT* que servirá de reflexão da informação adquirida ao longo do processo de investigação da tese.

2- Revisão da Literatura

2.1- Cicloturismo

Desde a última década do século XIX, tem sido discutido o papel que a bicicleta tem vindo a desempenhar no turismo (Carvalho, 2017).

A bicicleta foi um dos meios de transporte mais utilizados pela sociedade civil até meados da década de 20 do século passado, altura em que os veículos motorizados começaram a ficar mais acessíveis para as classes médias e altas do mundo ocidental (Lamond, 2009).

Apesar dos veículos motorizados terem sido os principais responsáveis pela redução do papel da bicicleta na sociedade, esta deixou um legado de organizações vocacionadas para o cicloturismo, especialmente nos EUA e Reino Unido, que continuaram ao longo dos anos a exercer pressão para se poder melhorar as infraestruturas velocipédicas e reforçar o papel do cicloturismo na sociedade civil (Ibidem).

O cicloturismo não apresenta um conceito universal, existem vários autores e instituições que o definem de forma diferente.

Podemos entender Cicloturismo como a atividade lúdica na qual andar de bicicleta é o principal objetivo. A bicicleta, neste caso, não é utilizada somente como um meio de transporte, mas também como parte de uma experiência turística (Cbi.eu, 2018).

O cicloturismo divide-se em dois tipos: *Touring* e *Center-Base*. A primeira consiste no turismo no qual o cicloturista alberga por pouco tempo (1-2 dias) num alojamento local, tendo como principal objetivo viajar por diversos sítios e pedalar grandes distâncias. No segundo tipo, o cicloturista fica albergado por mais tempo, e tem como objetivo explorar os diversos trilhos e cicloistas regionais.

Geralmente no primeiro caso encontramos ciclistas de estrada e de *Touring* e no segundo encontramos BTT, *Downhill*, *E-bike*, etc...¹ (Ibidem)

2.1.1- Perfil do Cicloturista europeu

De acordo com um estudo feito pela *Federação Europeia de Ciclismo*, o cicloturista comum encontra-se entre os 45 e 55 anos de idade; 60% são do sexo masculino (ECF, 2018).

A grande maioria apresenta uma educação secundária, embora exista uma minoria, com educação terciária e cursos profissionais. Uma parte do cicloturismo é praticado por pessoas sozinhas (20%) , outra praticada a dois (50%) , e os restantes por pequenos grupos (30%). No que concerne aos rendimentos médios dos cicloturistas, estes apresentam uma moda nos 24-36,000€ por ano. (Ibidem)

Estima-se que diariamente um cicloturista gaste em média €54,00 dos quais €23, vão para alojamento, €17 para alimentação e os restantes Euros em gastos diversos (FPC, 2016).

No entanto estes números variam consoante o país europeu em questão, e também a região onde os cicloturistas viajaram. Por exemplo nas Baleares Espanholas, na Ilha Maiorca, em 2014 cada cicloturista gastou em média €106 euros por dia, sendo oriundos de diversos países europeus e executando viagens entre 1-2 semanas de duração (Ibidem).

Podemos dividir os cicloturistas pelo nível de experiência e intensidade, por conseguinte, temos cicloturistas com muita experiência que geralmente procuram desafios que requerem mais *know-how* e uma melhor condição física, no qual o desafio físico é o principal objetivo. Temos também cicloturistas menos experientes que estão à procura de uma experiência diferente, onde geralmente

¹ BTT- Bicicletas Todo o Terreno, é um tipo de ciclismo mais virado para percursos de montanha. Downhill tipo de ciclismo onde se desce a montanha rapidamente, existem empresas que levam os *Downhillers* para o topo da montanha para não terem que ter o esforço físico e para pouparem tempo. E-Bikes é um anglicanismo para bicicletas com um motor elétrico.

não procuram o desafio físico, mas sim a contemplação da paisagem e descoberta de novos locais e culturas (Palós et al, 2014).

Os principais fatores que motivam os cicloturistas a fazer férias de bicicleta são os seguintes:

- Estar em contacto com o ar Livre
- Atividade física saudável
- Fugir da rotina quotidiana e do stress da vida urbana
- Fazer turismo ecológico e sustentável
- Contribuir para a economia regional
- Explorar as diversas paisagens e locais do interior longe do transito e poluição
- Explorar novos trilhos e caminhos
- Ajudar a divulgar e incentivar este tipo de turismo

(European Parliament, 2012)

2.1.2- Mercado Europeu do cicloturismo

Estima-se que a nível europeu o impacto económico deste mercado seja de 44 mil milhões de euros, encontra-se a maior parte deste valor nos países do norte da europa (European Parliament, 2012).

Igualmente na Europa fazem-se cerca de 2300 milhões de viagens em bicicleta por ano (Ibidem).

Abaixo podemos ver quais os cinco países onde o cicloturismo apresenta um maior impacto económico:

	Mil Milhões €
Alemanha	11,37
França	7,49
Reino Unido	2,84
Suécia	2,58
Holanda	2,57

Quadro 2 Cinco países europeus onde o cicloturismo tem um maior impacto económico

Tendo em conta que o valor económico do cicloturismo em Portugal é de 104 milhões de euros anuais, existe ainda muito por explorar neste mercado (Palós et al, 2014).

2.1.3 -Tendências do cicloturismo

É difícil tirar uma conclusão exata sobre as tendências, pois não existe muita informação disponível acerca deste tema. Porém em alguns países europeus tem-se verificado um crescimento significativo, como é o caso da Áustria e da França (Palós et al, 2014).

Contudo nos países onde este tipo de turismo já se encontrava enraizado culturalmente, como é o caso da Dinamarca, Holanda e Alemanha, tem se verificado uma estagnação no crescimento deste mercado (Ibidem).

No caso particular do Algarve, foi feito um inquérito aos operadores turísticos da região para saber qual era a tendência e perspectivas deste mercado para os próximos três anos; a grande maioria afirma sentir já uma forte procura com tendência para aumentar (FPC, 2016).

De acordo com Palma (2014)

“...o turismo em bicicleta está em crescimento e é um mercado relevante para Portugal...”

2.1.4- Inter-relação entre o Turismo desportivo e de Natureza

De acordo com Cunha (2007), existem muitos segmentos turísticos que acabam por coexistir entre si. No caso específico do cicloturismo, podemos verificar que se pode enquadrar tanto no turismo de natureza como no desportivo.

Nem todos os cicloturistas têm como interesse fazer férias ativas e saudáveis, da mesma forma que nem todos têm como principal objetivo viajar até às áreas naturais e observar a fauna e flora.

Podemos, no entanto, integrar outros segmentos turísticos, sendo porém estes dois os mais procurados no cicloturismo.

2.2- Cicloturismo e Desenvolvimento Sustentável

2.2.1- Desenvolvimento Sustentável

Por desenvolvimento sustentável entende-se como o desenvolvimento que proporciona benefícios económicos, sociais e ambientais a longo prazo, tendo em conta a vida das futuras gerações (Gilpin, 1996).

Permite utilizar os recursos escassos de uma forma mais eficiente, ao mesmo tempo que se planeia substituir por outros que sendo renováveis, podem criar um sistema economicamente sustentável (ibidem).

Por norma são políticas desenhadas para reformar o nosso sistema económico que não é sustentável a longo prazo. Segundo a economista Kate Raworth, tudo o que cresce eternamente acabará inevitavelmente por implodir e destruir o sistema do qual depende para sobreviver (Leigh, 2018). Propôs um novo modelo económico para o século XXI no qual a sustentabilidade prevalece sobre o crescimento económico “linear e degenerativo” da atualidade (Raworth, 2018).

2.2.2- Turismo Sustentável

Turismo Sustentável é um tipo de turismo que estabelece um equilíbrio entre o meio ambiente, o desenvolvimento económico e os aspetos socioculturais num determinado local. Apresenta igualmente um papel importante na conservação da biodiversidade no qual está situado o produto turístico (untwo.org, 2018).

Tenta minimizar o impacto negativo no ambiente e cultura local e criar um modelo económico disponível para as gerações futuras, ao mesmo tempo contribui positivamente no curto prazo para o desenvolvimento na medida em que gera mais emprego na economia local (Smirnov, 2018).

O turismo sustentável maximiza as contribuições positivas deste setor na conservação da biodiversidade, reduzindo ao mesmo tempo a pobreza que algumas economias locais apresentam. Gera igualmente incentivos económicos para a proteção do habitat (ibidem).

As receitas que os turistas deixam na economia local são canalizadas para projetos de conservação ou programas para as comunidades gerirem as áreas protegidas. Este tipo de turismo pode também ser um veículo para aumentar a consciencialização da sociedade civil para os temas ambientais e ecológicos (untwo.org, 2018).

2.2.3- Cicloturismo e os objetivos do desenvolvimento sustentável

Os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável é um programa de desenvolvimento das Nações Unidas. Existem 17 objetivos fragmentados por 169 metas que devem ser alcançados até 2030 (UNRIC,2018).

O cicloturismo enquadra-se com alguns dos objetivos do desenvolvimento sustentável:

- **Objetivo 8- “Trabalho digno e crescimento económico”**
 - **Objetivo 11- “Cidades e Comunidades sustentáveis”**
 - **Objetivo 13 – “Ação climática”**
- (UNRIC, 2018)

No que concerne ao objetivo 8, o cicloturismo ajuda a economia local a crescer e a criar novos postos de trabalhos. A nível europeu, este segmento apresenta um impacto económico de 44 mil milhões de euros. (European Parliament, 2012)

Existem também diversos benefícios económicos indiretos, nomeadamente na indústria velocípede que atualmente a nível europeu é um mercado que vale quase 4 mil milhões de euros (ECF, 2010).

A venda de produtos e material ligado a este segmento bem como as reparações e manutenções das bicicletas. Estima-se que seja um mercado que a nível europeu gera 9 mil milhões de euros (ibidem).

O cicloturismo enquadra-se igualmente no objetivo 11, pois as cidades e as comunidades têm vindo a sofrer alterações para poder adaptar-se a esta nova realidade, como é exemplo a criação de vias cicláveis nas cidades.

Ao oferecer mais espaços nas cidades para os ciclistas circularem, estão a fomentar um estilo de vida que não só valoriza a bicicleta como meio de transporte, como também diminui a poluição feita pelos veículos privados motorizados. Esta política reduz a pegada ecológica ajudando a criar uma cidade mais sustentável (ibidem).

O objetivo 13 enquadra-se igualmente neste segmento turístico pois existem ganhos ambientais ao fomentar o cicloturismo. Se quantificarmos as externalidades da poluição da nossa economia, o ciclismo é responsável por 15 mil milhões de euros em ganhos ambientais. Desde a redução da poluição atmosférica até à criação de mais espaços verdes (European Parliament, 2012).

2.3 - Ecopista

Ecopista é o que internacionalmente se designa por via verde. São vias reservadas a deslocações não motorizadas nas quais podem andar bicicletas. Geralmente são utilizadas vias, caminhos e canais que se encontram desativados a nível nacional. Tem como propósito criar um sistema nacional de caminhos no meio ambiente e em alguns casos, também no meio urbano (naturelink, 2018).

Com o objetivo de requalificar e reabilitar as antigas linhas férreas que se encontravam desativadas no Norte, Centro e Alentejo, foi criado em 2001 o Plano Nacional de Ecopistas (IP Património, 2018). Todas as ecopistas bem como as outras infraestruturas requalificadas, foram integradas na Associação Europeia das Vias Verdes. Podem utilizar as ecopistas os pedestres, ciclistas, equestres e pessoas com mobilidade reduzida (Aevv-egwa, 2018).

As ecopistas apresentam uma importância significativa no que concerne ao desenvolvimento económico local, na medida em que geram empregos

colaterais no setor do turismo, setor da construção e manutenção destas infraestruturas. É igualmente responsável por uma aproximação dos cidadãos ao meio rural no qual podem explorar a sua herança cultural e beleza paisagística (Ibidem).

Ao longo dos últimos anos as ecopistas têm vindo a custar em média 100 mil€/Km (Conde, 2018).

Em baixo podemos observar os custos por quilómetro de algumas ecopistas nacionais:

Ecopista do Dão	49 Quilómetros, 102 mil€/Km
Ecopista Póvoa a Famalicão	28 Quilómetros, 107 mil €/Km
Ecopista do Sabor	21,1 Quilómetros 125 mil €/Km
Ecopista Tâmega	39 Quilómetros 167 mil€/Km
Ecopista Montemor-o-Novo	65 Quilómetros 41 mil €/Km (12 quilómetros de terra batida)

Quadro 2 Exemplos de custos de algumas ecopistas nacionais

(Conde,2018)

2.4 - Ciclovía

Por ciclovía entende-se como um espaço exclusivo para utilizadores de bicicletas (CICLOVIA, 2018).

É importante distinguir estas das ecopistas, na última os pedestres, equestres e pessoas com mobilidade reduzida podem circular livremente, já no primeiro é exclusivo para os ciclistas. As ciclovias não estão associadas aos antigos caminhos de ferro nacionais como no caso das ecopistas e geralmente

encontram-se localizadas dentro e/ou ao lado das zonas urbanas e das grandes cidades nacionais (Ibidem).

Nos próximos dez anos está previsto a construção de mil quilómetros de ciclovias em Portugal bem como aumentar as infraestruturas existentes e promover a interligação entre as ciclovias. O investimento será de 300 milhões de euros, financiados na totalidade por fundos comunitários (TSF, 2018).

Esta expansão das ciclovias tem como objetivo tentar aumentar a cultura velocípede e a utilização deste meio de transporte como alternativa aos veículos motorizados. Atualmente das deslocações diárias de transporte, apenas 1% provem do uso de bicicletas, um valor bem pequeno quando comparado com a média europeia de 7-10% (Ibidem).

3- Metodologia

Foi criado um inquérito para melhor compreender a realidade do cicloturismo a nível nacional e o impacto que esta atividade económica tem tido sobre os alojamentos nacionais e nas regiões onde estas se encontram localizadas.

O Inquérito foi criado através da aplicação “*Google Forms*” e teve como principal alvo os empresários de turismo, gestores hoteleiros bem como outro staff responsável pela organização dos alojamentos turísticos nacionais.

Recorreu-se à plataforma de turismo nacional “*Lifecooler*”² para se poder ter acesso direto aos correios eletrónicos dos alojamentos inquiridos. A plataforma também permite filtrar as procuras por Distritos nacionais, o que possibilita a organização dos resultados por regiões.

Enviou-se sensivelmente 150 emails para os 150 primeiros resultados de cada Distrito. O processo iniciou-se a 14 de junho de 2018 e terminou a 14 de Agosto de 2018.

Foi possível enviar aos 150 principais alojamentos dos 18 distritos administrativos em Portugal, dos quais 258 responderam ao inquérito.

² Para mais informação, veja-se o site da plataforma: <https://lifecooler.com/>

No que diz respeito ao tratamento dos dados e criação dos gráficos e figuras, utilizou-se os programas estatísticos - *Excel* e *Google Sheets*.

Durante o processo de tratamento de dados, foram feitos os ajustes necessários às respostas, para se poder produzir os resultados estatísticos figuras e quadros sem anomalias.

Foram realizadas entrevistas a 2 empresários turísticos, para ajudar na compreensão da situação atual do cicloturismo em Portugal.

4- Análise dos Resultados

Que tipo de alojamento é?

258 responses

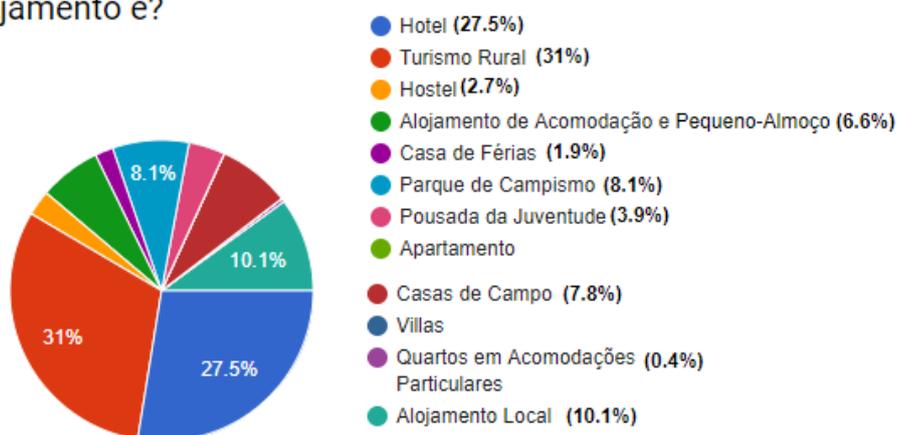


Figura 1 Que tipo de alojamento é?

Pela análise da figura 1 podemos verificar que diversos tipos de alojamento turístico responderam ao inquérito.

Por ordem decrescente dos resultados: os Turismos Rurais corresponderam a 31% das respostas obtidas; os Hotéis a 27.5%; os Alojamentos Locais a 10.1%; os Parque de Campismo a 8.1%; as Casas de Campo a 7.8%; os Alojamentos de Acomodação e Pequeno-Almoço a 6.6%; os “Hostéis” a 2.7%; as Casas de Férias a 1.9%; os Quartos em Acomodações Particulares com 0.4%. Os Apartamentos e as Villas não tiveram representação estatística.

Quadro 3 Onde se encontra localizado?

Distrito	%		
Aveiro	6,60%	Leiria	4,70%
Beja	4,30%	Lisboa	8,10%
Braga	5,40%	Portalegre	5%
Bragança	6,20%	Porto	5%
Castelo Branco	5,80%	Santarém	6,60%
Coimbra	6,60%	Setúbal	5,80%
Évora	2,70%	Viana do Castelo	7%
Faro	3,10%	Vila Real	3,90%
Guarda	6,20%	Viseu	7%

Como é possível observar no quadro 1, o inquérito encontra-se bastante equilibrado no que respeita às respostas por Distrito.

Por ordem alfabética, o número de respostas por Distrito foi o seguinte: Aveiro com 17 respostas (6.6%); Beja com 11 (4.3%); Braga com 14 (5.4%); Bragança com 16 (6.2%); Castelo Branco com 15 (5.8%); Coimbra com 17 (6.6%); Évora com 7 (2.7%); Faro com 8 (3.1%); Guarda com 16 (6.2%); Leiria com 12 (4.7%); Lisboa com 21 (8.1%); Portalegre com 13 (5%); Porto com 13 (5%); Santarém com 17 (6.6%); Setúbal com 15 (5.8%); Viana do Castelo com 18 (7%); Vila Real com 10 (3.9%); Viseu com 18 (7%).

No seu alojamento já recebeu cicloturistas? (caso tenha respondido "não" passe para as perguntas obrigatórias)

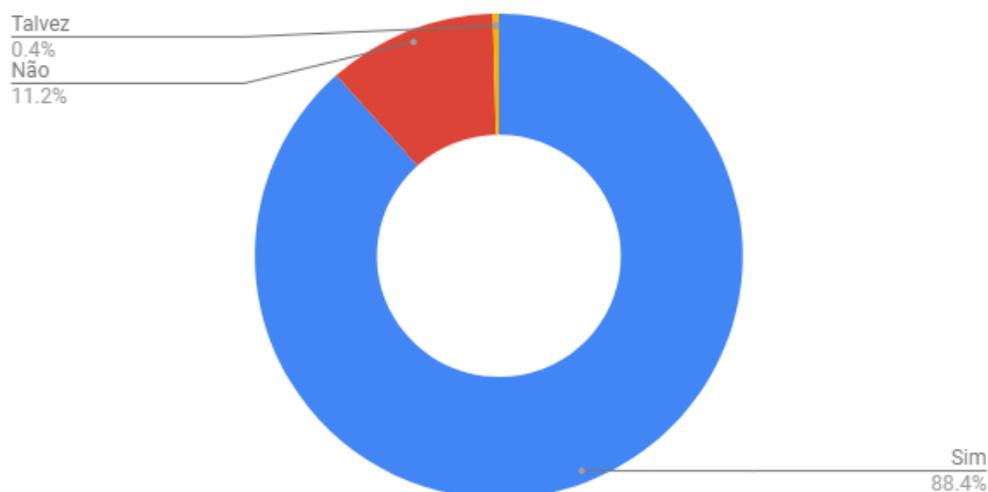


Figura 2 No seu alojamento já recebeu cicloturistas?

Como podemos verificar pela figura 2, a grande maioria das respostas foram positivas no que respeita ao número de alojamentos que já receberam cicloturistas.

Apenas 11.2% das respostas foram “Não”, 0.4% foram “Talvez”, tendo as respostas “Sim” recebido 88.4%.

É importante salientar que este valor não corresponde necessariamente à realidade vivida nos alojamentos nacionais, na medida em que se verificou uma maior participação dos alojamentos que já tinham recebido cicloturistas.

Poderá não ser um tipo de turismo que ocorra com muita frequência na região onde se encontra localizado ou o tipo de turismo que o alojamento oferece não está enquadrado com este tipo de cliente, desinteressando assim esses operadores turísticos a responderem a este tipo de inquérito.

Anualmente, quantos dos seus clientes são cicloturistas?

235 responses

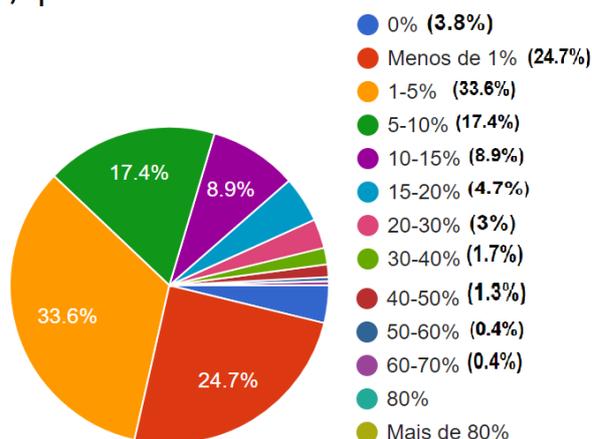


Figura 3 Anualmente, quantos dos seus clientes são cicloturistas?

Pela análise da figura 3, podemos verificar que nos alojamentos nacionais os cicloturistas correspondem a número muito pequeno dos clientes. Maioritariamente este tipo de cliente não pesa mais que 5% das ocupações anuais. Pode-se considerar um nicho de mercado.

Por ordem decrescente dos cinco principais resultados: 33.6% dos alojamentos afirmam terem entre 1 a 5% de cicloturistas; 24% dos alojamentos afirmam terem menos de 1%; 17.4% dos alojamentos afirmam terem entre 5 a 10%; 8.9% dos alojamentos afirmam terem entre 10 a 15%; 4.7% dos alojamentos afirmam terem entre 15 a 20%.

Em média, quantos cicloturistas costumam chegar ao mesmo tempo?

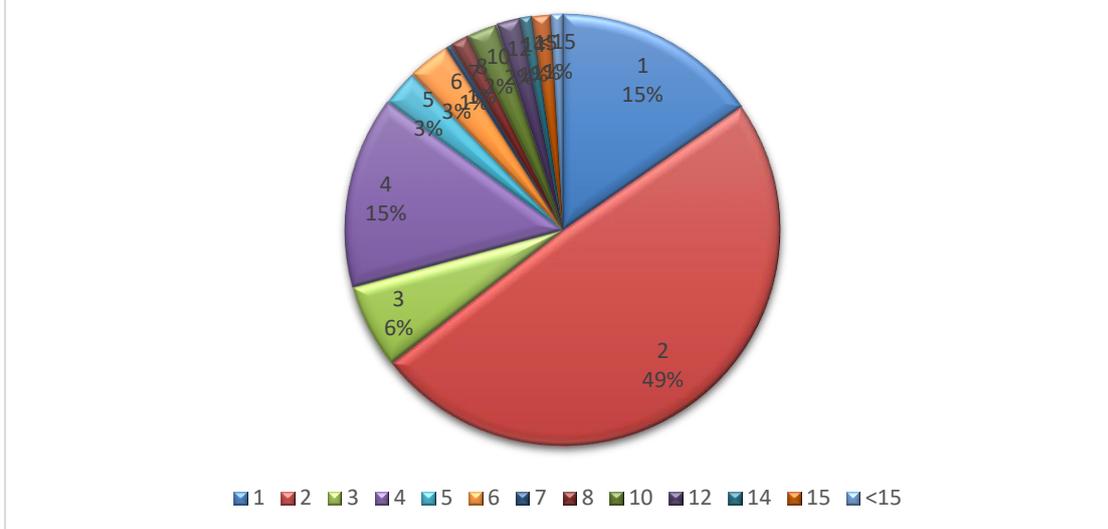


Figura 4 Em média, quantos cicloturistas costumam chegar ao mesmo tempo?

Pela análise da figura 4 podemos verificar que praticamente a maioria dos alojamentos nacionais afirma que os cicloturistas costumam chegar em grupos de dois. Existindo também o número considerável que afirma virem ou em grupos de quatro ou sozinhos.

Por ordem decrescente dos cinco principais resultados: 49% dos alojamentos afirma que costumam chegar 2 cicloturistas ao mesmo tempo; 15% dos alojamentos afirma que chegam em grupos de 4; 15% dos alojamentos afirma que chega apenas 1 cicloturista; 6% dos alojamentos afirmam que chegam em grupos de 3; 3% afirma que chegam em grupos de 6.

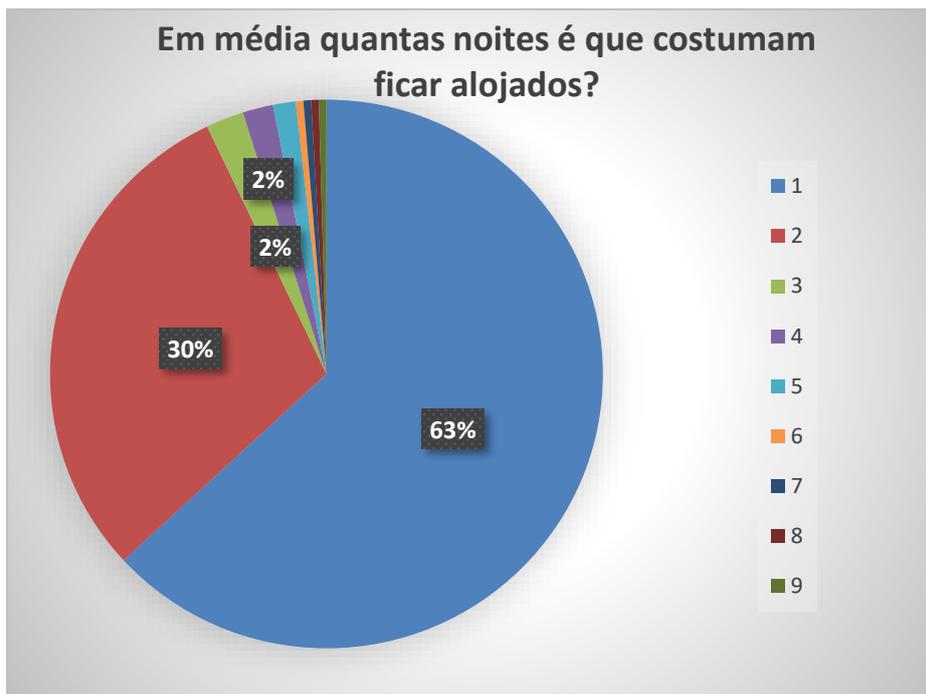


Figura 5 Em média quantas noites é que costumam ficar alojados?

Pela análise da figura 5, podemos verificar que a grande maioria dos cicloturistas fica hospedado somente por uma noite. É um tipo de cliente que não tenciona pernoitar muitos dias no mesmo sítio.

O facto da grande maioria dos cicloturistas não ficar mais que uma noite pode ser uma das principais razões para que os alojamentos nacionais não apresentem tanto interesse neste mercado.

Por ordem decrescente dos cinco principais resultados: 63% dos alojamentos afirma que os cicloturistas ficam alojados uma noite; 30% dos alojamentos afirma que ficam alojados duas noites; 2% dos alojamentos afirma que ficam alojados 3 noites; 2% dos alojamentos afirma que ficam alojados 4 noites; 1% afirma que ficam alojados 5 noites.

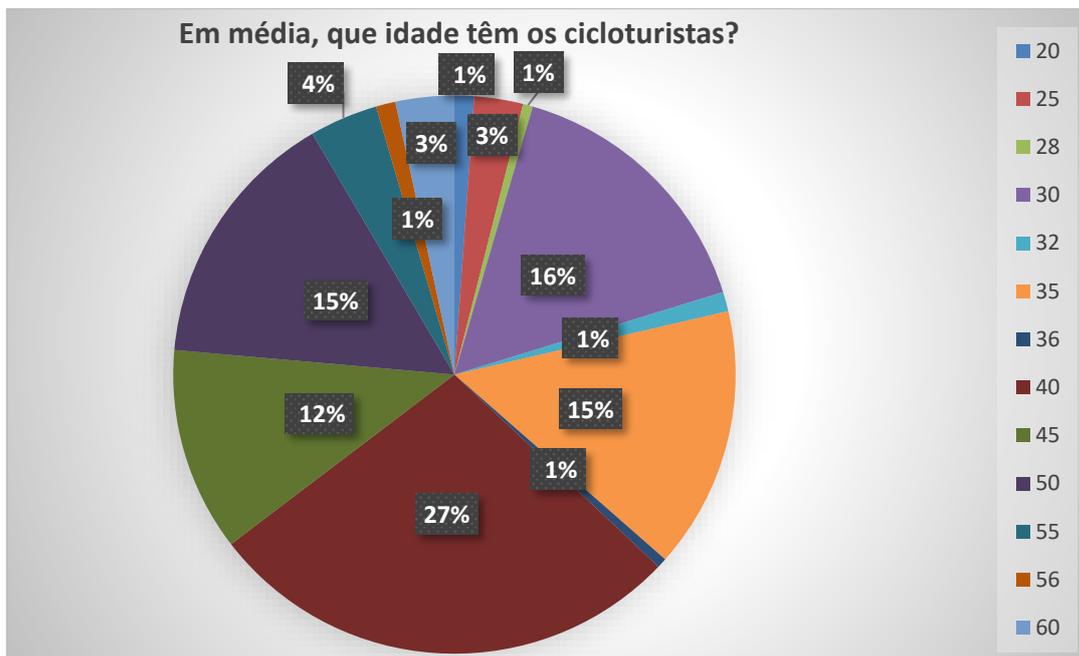


Figura 6 Em média, que idade têm os cicloturistas?

Média	40,39326
Moda	40
Mediana	40

Quadro 4 – Média, Moda e Mediana das idades dos cicloturistas

Pela análise da figura 6, podemos verificar que existe uma grande diversidade de cicloturistas no que respeita às suas idades.

Se agruparmos os resultados em 4 grupos: os cicloturistas entre os 20 e os 30 anos de idade correspondem sensivelmente a 21% dos casos; entre os 30 e os 40 anos de idade correspondem a 61% dos casos; entre os 40 e os 50 anos de idade correspondem a 54% casos; entre os 50 e os 60 anos de idade correspondem a 23% dos casos.

Se somarmos as idades compreendidas entre os 40 e os 60 anos de idades podemos verificar que estes correspondem sensivelmente 63% dos casos. São faixas etárias nas quais, geralmente se verifica um maior poder de compra por parte do cliente.

De acordo com o quadro 2, tanto a média como a moda e a mediana das idades dos cicloturistas, encontra-se concentrada nos 40 anos.

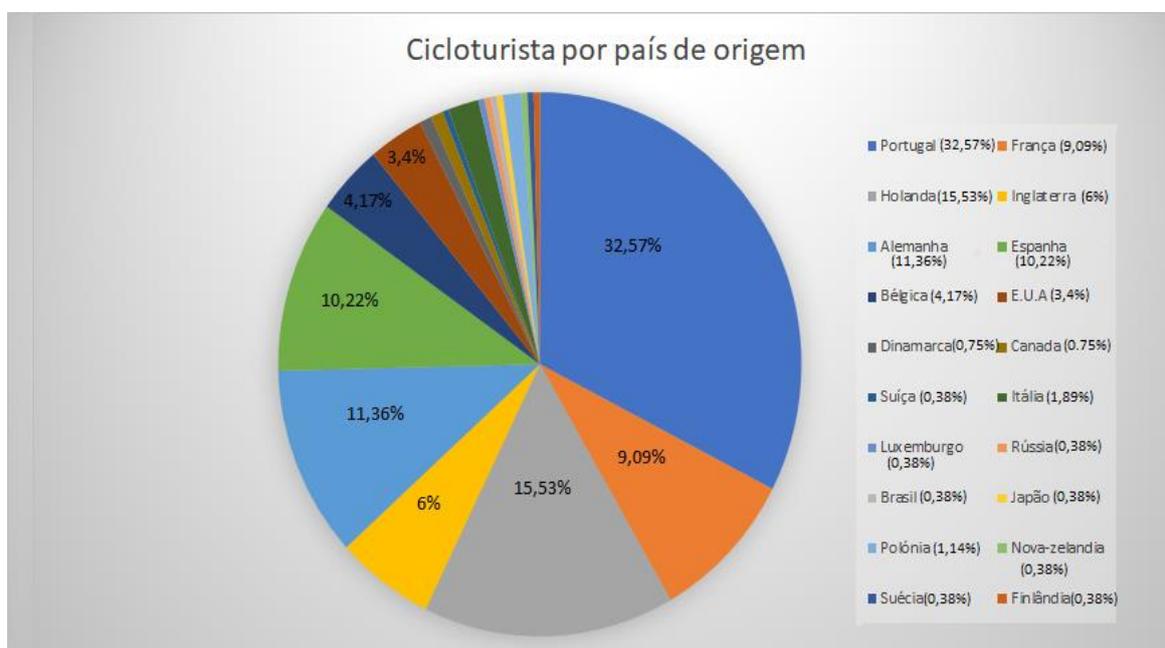


Figura 7 Cicloturista por país de origem

Como podemos verificar pela figura 7, existe uma heterogeneidade de nacionalidades que praticam cicloturismo em Portugal.

Por ordem decrescente das cinco nacionalidades mais referidas: Portugal corresponde a 32.57%; Holanda a 15.53%; Alemanha a 11.36%; Espanha a 10.22%; França a 9.09%.

É curioso notar que os Portugueses são a nacionalidade mais vezes referida tendo em conta que Portugal é um dos países europeus que apresenta uma menor percentagem da população a utilizar a bicicleta tanto como meio de transporte como para turismo. (FPC, 2016)

No que concerne ao perfil típico do cicloturista português, Feizal afirma que “a maior parte deles são famílias que trazem crianças de terra idade inclusive para serem transportadas numa cadeirinha própria que existe para se colocar nas bicicletas ou em pequenos trolles para que o percurso seja mais agradável (...) nos últimos três anos intensificou-se. (...) também famílias com filhos jovens e casais portugueses começam a aparecer cada vez mais para fazerem os

percursos da ecopista mas não só esta. Os casais gostam muito dos circuitos pedestres que também são “cicláveis”, alguns deles já começam a vir com bicicletas BTT, para poder fazer um misto: fazer a ecopista do Dão, mas também fazer estes circuitos circulares que existem aqui durante a ecopista...”.³

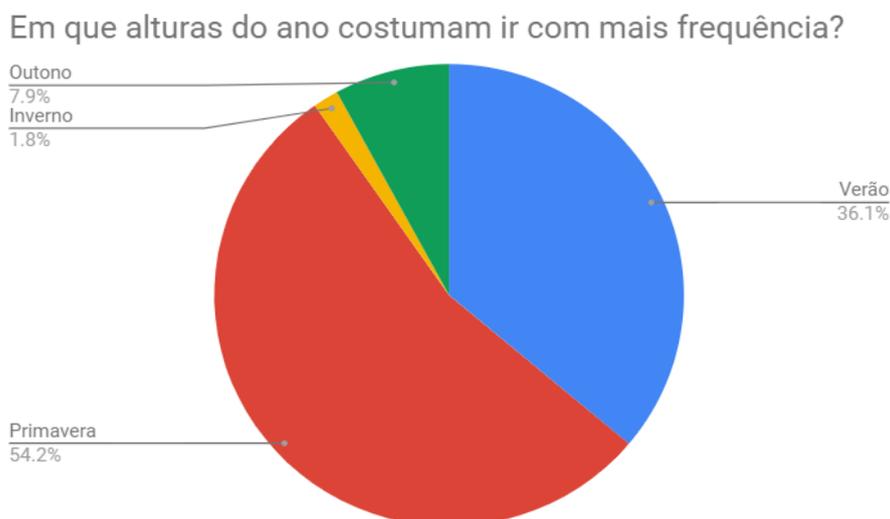


Figura 8 Em que alturas do ano costumam ir com mais frequência?

Como podemos verificar na figura 8, o cicloturismo é um produto turístico de Primavera- Verão.

Sensivelmente 54.2% das frequências ocorrem na Primavera; 36.1% ocorrem no Verão; 7.9% ocorrem no Outono; 1.8% ocorrem no Inverno.

Apesar da forte presença de cicloturistas na estação da Primavera, tanto o Inverno como o Outono não representam estações do ano com grande procura. Embora ajude a combater um pouco a sazonalidade, não é tradicionalmente um produto dessas duas estações que já por si com fraca procura turística comparativamente às estações da Primavera e de Verão.

No caso concreto da *Casa Vale Martinho*, o Sr. Feizal afirma que

- “Curiosamente no Inverno temos alguns profissionais do ciclismo que vêm para percorrer a ecopista por ser inverno e para poder fazê-la a grande velocidade pois existe menos trânsito de cicloturistas na via...” Afirma ainda que no Outono a paisagem transforma-se em “...algo mesmo fantástico...” tendo publicitado nos

³ Entrevista do Feizal Mussa encontra-se em anexo

últimos anos esta estação por oferecer uma experiência paisagística diferente das épocas altas.

Quanto é que cada cicloturista costuma gastar por noite?

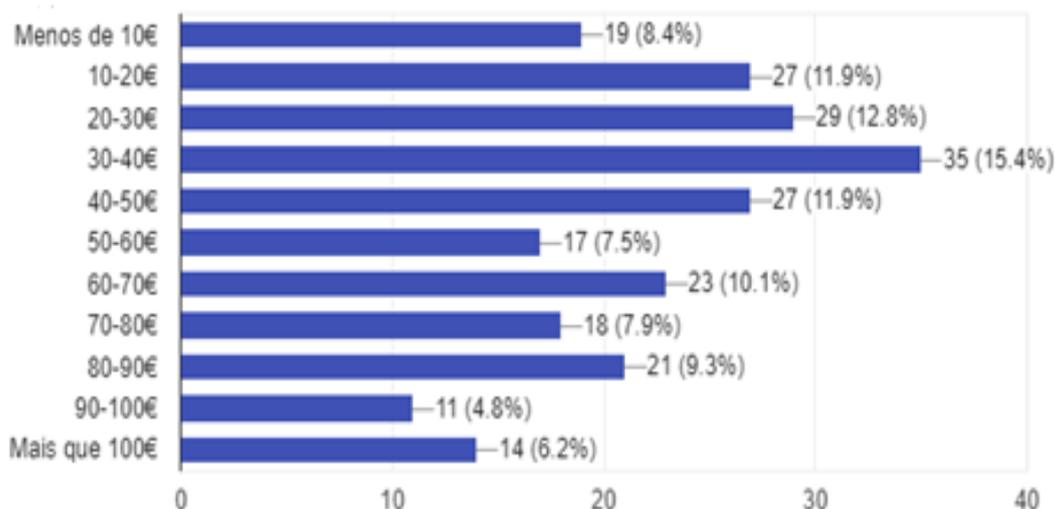


Figura 9 Quanto é que cada cicloturista costuma gastar por noite?

Como é possível observar na figura 9, no que concerne aos gastos por noite existe uma grande variedade de cicloturistas.

Podemos verificar uma moda entre os 30 e os 40 euros por noite, embora este valor só represente 15.4% dos casos

Por ordem decrescente dos cinco principais resultados: 30-40 euros por noite representam 15.4%; 20-30 euros por noite representam 12.8%; 40-50 euros por noite representam 11.9%; 10-20 euros por noite representam igualmente 11.9%; 60-70 euros por noite representam 10.1%.

Através deste gráfico podemos verificar que nem todos os cicloturistas são clientes que tencionam gastar o mínimo possível e usufruir de umas férias com um estilo de vida frugal. Existe um número significativo de clientes que não têm problemas em gastar mais que 100 euros por noite, poderá ser mesmo um novo nicho dentro de um nicho: “cicloturismo de luxo” no qual os clientes tencionam ficar alojados em lugares com mais conforto e qualidade.

Salienta-se que a época mais procurada pelos cicloturistas é a Primavera que se encontra num período de época baixa em relação às diárias do alojamento.

Na sua opinião, qual acredita ser o impacto dos cicloturistas na sua região?

233 respostas

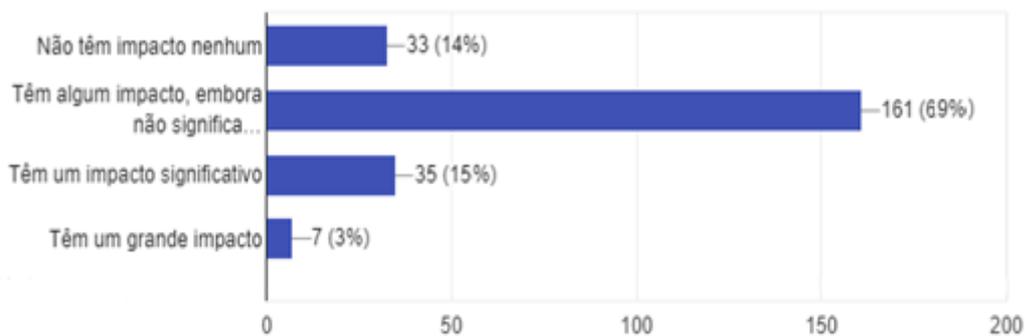


Figura 10 Na sua opinião, qual acredita ser o impacto dos cicloturistas na sua região?

Como é possível observar na figura 10, a maior parte dos alojamentos afirma que os cicloturistas têm algum impacto nas suas regiões embora não significativo.

Sensivelmente 69% dos inquiridos afirmam que “Têm algum impacto embora não significativo”; 15% afirmam que “Têm um impacto significativo”; 14% afirmam que “não têm impacto nenhum”; 3% afirmam que “têm um grande impacto”.

Acha que as ciclovias e ecopistas têm ajudado o seu negócio?

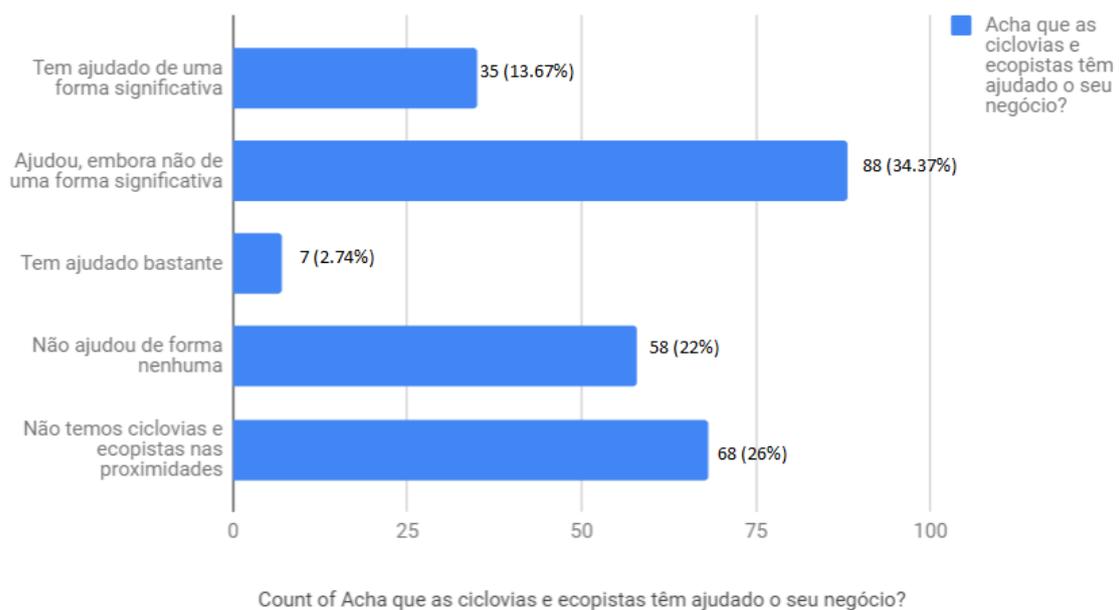


Figura 11 Acha que as ciclovias e ecopistas têm ajudado o seu negócio?

Como se pode verificar na figura 11, para uma fatia considerável dos operadores as ciclovias e ecopista não trouxeram uma mais valia.

É curioso notar que 22% dos inquiridos afirma que essas infraestruturas não ajudaram de forma nenhuma o seu negócio; 26% afirma que ainda não existem nem ciclovias nem ecopistas nas proximidades; 34% afirma que ajudou embora não de uma forma significativa; 13.67% afirma que ajudou de uma forma significativa; apenas 2.74% é que afirmam terem ajudado bastante.

Sente que este tipo de turismo tem vindo a crescer?

258 responses

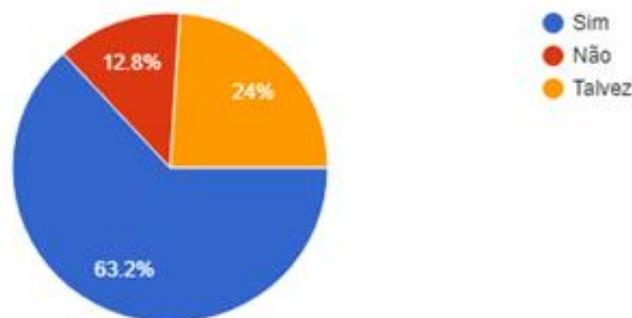


Figura 12 Sente que este tipo de turismo tem vindo a crescer?

Num tom mais otimista, como podemos verificar pela figura 12, a grande maioria dos inquiridos, 63.2%, julga que este tipo de turismo tem vindo a crescer. Apenas 12.8% sentem que não tem vindo a crescer e 24% não tem ideia.

Esta figura é importante na medida em que reforça a hipótese de que este tipo de mercado tem vindo a crescer em Portugal.

Acha que existem mais turistas a usufruir das ciclovias e ecopistas?

258 responses

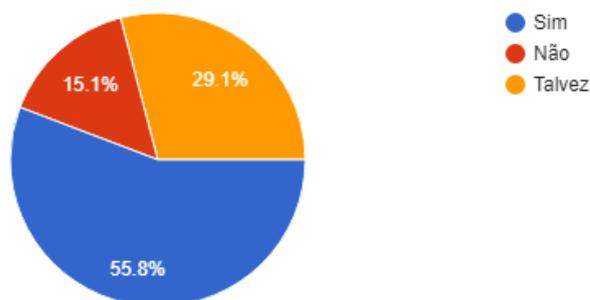


Figura 13 Acha que existem mais turistas a usufruir das ciclovias e ecopistas?

Apesar das ciclovias e ecopistas não terem ajudado significativamente na grande maioria dos alojamentos locais, através da figura 13 podemos verificar que a maioria dos inquiridos afirmam que existem mais turistas a usufruir das ciclovias e ecopistas.

Por conseguinte, 55.8% acham que existem mais turistas; 29.1% não tem a certeza desse aumento; 15.1% acham que não tem ocorrido esse aumento.

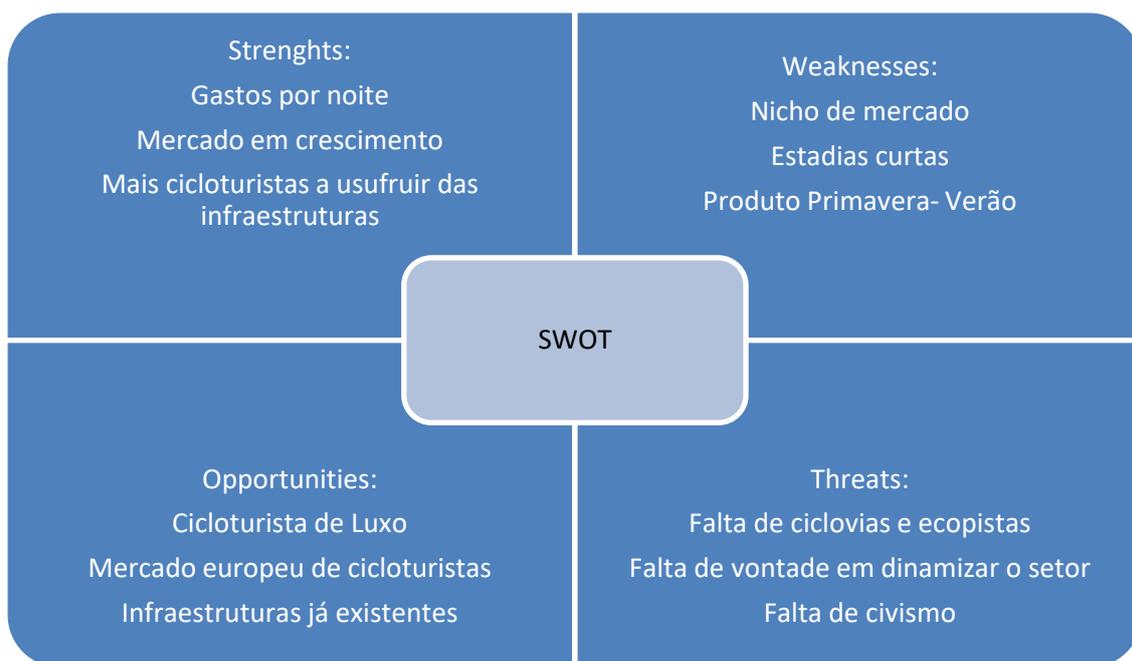
A última questão do inquérito foi uma pergunta de resposta aberta na qual o inquirido tinha a possibilidade de dar a sua opinião em como melhorar a dinamização do cicloturismo em Portugal. As soluções que foram apresentadas com mais frequência foram as seguintes:

- Criação de mais ecopistas e ciclovias
- Promoção e uma melhor divulgação por parte das Câmaras Municipais
- Continuar a aproveitar as linhas de comboio desativadas para criação de ciclovias
- Aumentar as extensões das ciclovias e interligar-lhas quando possível
- Aumento do número de ciclovias no interior, criando ligações de qualidade ao litoral
- Mais provas e eventos de cicloturismo

- Mais percursos e roteiros sinalizados
- Melhorar o civismo por parte dos automobilistas e aumentar a segurança na estrada

A este propósito, Inês Fernandes comenta que na sua região “*Ainda faltam ligar algumas ecopistas, existem algumas na zona que ainda estão cortadas, obrigando os cicloturistas a sair da ecopista e voltar a entrar mais a frente. Muitas vezes eles optam por fazer pela estradada nacional...*”⁴

5- Análise SWOT



Os pontos fortes que se pode retirar do inquérito são: os gastos por noite; o facto de ser um segmento turístico em crescimento; o facto de mais turistas estarem a usufruir das ciclovias e ecopistas.

⁴ Entrevista de Inês Fernandes em anexo

Existe uma grande variedade de cicloturistas no que respeita aos gastos por noite, o que torna este nicho de mercado mais atrativo para os diversos tipos de alojamentos turísticos nacionais que têm diferentes clientes alvo. Se os municípios tiverem interesse em todos estes tipos de cicloturistas poderá gerar-se mais emprego na economia local.

O segundo ponto é de igual importância, pois uma fatia considerável dos operadores turísticos respondeu que este segmento se encontra em crescimento, o que vai a longo prazo fazer com que a oferta aumente criando mais emprego e gerando mais riqueza para a economia local.

O último ponto forte mencionado não é menos importante, pois apesar das ciclovias e ecopistas não terem ajudado de forma significativa os alojamentos locais, a verdade é que o número de turistas a usufruírem destas infraestruturas tem vindo a aumentar, o que a longo prazo vai beneficiar inevitavelmente os operadores turísticos. O investimento feito nestas obras públicas demora o seu tempo a colher os frutos, especialmente quando não se encontra interligada com outras ciclovias e ecopistas ou quando se encontra localizada numa área geograficamente isolada.

Os principais pontos fracos que se pode retirar do inquérito foram os seguintes: O facto de ser um nicho de mercado; o facto de os cicloturistas pernoitarem poucos dias no mesmo alojamento; o facto de ser um produto Primavera-Verão. O pequeno número de praticantes pode ser uma das principais razões por não se ter vindo a assistir a um grande interesse por parte dos municípios em divulgar os seus produtos “cicloturísticos”.

Ao representarem, na grande maioria, menos de cinco por cento dos clientes, os operadores podem ficar desencorajados a investir neste mercado.

O facto de pernoitarem, na grande maioria, uma a duas noites, torna este cliente menos atrativo para os operadores. Existem custos mais elevados, rentabiliza-se menos o quarto e existem mais custos de manutenção.

Por ser um produto Primavera-Verão, não vem contribuir para o combate da sazonalidade. Em épocas altas os alojamentos têm interesse em turistas que pernoitam mais tempo e que representem uma fatia considerável dos seus clientes. Embora se verifique um número considerável de cicloturistas no Outono

e Inverno, não é o segmento turístico que vai resolver um dos grandes problemas do turismo nacional, a sazonalidade.

No que respeita às oportunidades, os principais pontos são: o “cicloturista de luxo”; o mercado europeu de cicloturistas; a exploração das infraestruturas já existentes.

O cicloturista de luxo é uma designação de minha autoria para discriminar os turistas que pretendem fazer as suas férias de bicicleta sem abdicar dos “luxos” e confortos típicos de um turista com mais poder de compra. Pretendem pernoitar em bons alojamentos, ir para restaurantes de melhor qualidade e consumir acima da média do cicloturista convencional. Cerca de 11% dos inquiridos afirma que os cicloturistas por noite gastam entre 90 a mais que 100 euros. São números que podem estar a crescer e é importante explorar mais aprofundadamente esse “nicho dentro do nicho”.

No que respeita ao segundo fator mencionado, Portugal tem que dinamizar melhor este produto turístico. Caso o faça corretamente, conseguirá atrair mais turistas europeus que na sua grande maioria apresentam um maior poder de compra. É um mercado de 44 mil milhões de euros dos quais Portugal apresenta muito potencial por explorar, pois apresenta um produto único e geograficamente heterogéneo.

A exploração das infraestruturas já existentes é de igual importância para o desenvolvimento deste mercado. Atualmente, Portugal apresenta dezenas de ecopistas e ciclovias que não têm sido uma mais valia para os operadores turísticos que se encontram localizados nas suas redondezas. Tanto os municípios como os operadores devem tentar descobrir formas de tirar proveito. No que concerne às ameaças, foram mencionadas as seguintes: a falta de ciclovias e ecopistas; a falta de vontade em dinamizar o setor; a falta de civismo e segurança rodoviária.

A falta de ciclovias e ecopistas afeta 26% dos inquiridos, foi referido como um dos principais pontos a melhorar no sector. Foi recomendado também prosseguir-se com a política de aproveitamento das linhas férreas desativadas e transformá-las em ecopistas, assim mais municípios poderão vender este produto e desenvolver este segmento nas suas regiões.

A falta de vontade em dinamizar o cicloturismo por parte das câmaras municipais é também uma ameaça ao desenvolvimento deste mercado em Portugal. Foi um dos pontos mais vezes mencionado por parte dos inquiridos.

Por fim, a falta de civismo por parte de muitos automobilistas foi mencionada como um fator que pode afetar negativamente a imagem de Portugal como um sítio seguro para os cicloturistas passarem as suas férias.

6- Conclusão

Através do inquérito foi possível verificar que a realidade do cicloturismo em Portugal é bem mais complexa do que inicialmente aparentava, existe uma grande diversidade de cicloturistas a viajar por Portugal.

Uma percentagem considerável de alojamentos locais afirma que os cicloturistas correspondem a menos que 5% das ocupações, existe também outros que afirmam que estes têm um peso considerável, veja-se o caso do entrevistado Feizal Mussa que afirma ter beneficiado muito com o produto Ecopista do Dão. É necessário analisar mais aprofundadamente os casos de sucesso nacionais e compreender se é possível replicá-los noutros locais.

Foi também possível verificar no que respeita aos gastos por estadia que existem vários tipos de cicloturistas a pernoitar. Não temos uma fatia que se apresenta como a grande maioria dos casos, mas sim uma grande dispersão de despesas. É importante compreender de que forma outros fatores influenciam os gastos (nacionalidade, idade, etc...) e tentar avaliar outras despesas que os cicloturistas têm ao longo das suas férias.

Verificou-se também que este mercado ainda apresenta, na sua grande maioria, um impacto pouco significativo nos alojamentos locais e respetivas regiões. Apesar do investimento que tem sido feito ao longo dos anos na construção de ciclovias e ecopistas. Este não tem sortido os efeitos desejados na economia local. Seria interessante em trabalhos futuros e aprofundados analisar quais são

os fatores que explicam os casos de sucesso e quais são os que explicam a falta de dinâmica deste setor em algumas regiões nacionais.

Existe uma tendência positiva em relação a este setor, existem mais pessoas a praticar e as ecopistas e ciclovias tem vindo a ganhar mais utilizadores. Seria igualmente interessante compreender de que forma é que este crescimento se encontra distribuído em Portugal.

O cicloturismo embora seja um mercado pequeno em Portugal, apresenta um grande potencial por explorar. É um segmento turístico que tem vindo a crescer e poderá contribuir mais para o desenvolvimento regional, especialmente do espaço rural que necessita de atrair novos setores para a sua economia.

Bibliografia:

Aevv-egwa.org. (2018). Greenways | Asociación Europea de Vías Verdes. [online] Available at: <http://www.aevv-egwa.org/greenways/> [Accessed 17 Apr. 2018].

Carvalho, Carolina (2017) Planeamento da Rota Cicloturística Eurovelo 3 – Rota dos Peregrinos em Portugal. Lisboa, Instituto Superior de Agronomia

Cbi.eu. (2018). Cycling tourism from Europe. [online] Available at: https://www.cbi.eu/sites/default/files/market_information/researches/product-factsheet-europe-cycling-tourism-2015.pdf [Accessed 27 Mar. 2018].

CICLOVIA. (2018). *CICLOVIA - Site das Ciclovias, Ecovias e Ecopistas em Portugal*. [online] Ciclovias.pt. Available at: <http://www.ciclovias.pt/index.html> [Accessed 14 Sep. 2018].

Conde, D. (2018). Ecopista do Tua: Quando o verde se torna escuro. [online] TransportesEmRevista. Available at: <http://www.transportesemrevista.com/Default.aspx?tabid=210&language=pt-PT&id=57919> [Accessed 8 May 2018].

Cunha, Licínio (2007) - Introdução ao Turismo. 3st. Ed p.52. Lisboa, Editorial Verbo

European Parliament (2012). *THE EUROPEAN CYCLE ROUTE NETWORK EUROVELO*. [ebook] European Parliament's Committee on Transport and Tourism. Available at: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/474569/IPOL-TRAN_ET\(2012\)474569\(SUM01\)_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/474569/IPOL-TRAN_ET(2012)474569(SUM01)_EN.pdf) [Accessed 14 Sep. 2018].

Ecf.com. (2018). THE EUROPEAN CYCLE ROUTE NETWORK EUROVELO. [online] Available at: <https://ecf.com/files/wp-content/uploads/The-european-cycle-route-network-EuroVelo.pdf> [Accessed 27 Mar. 2018].

FPC, (2016). Guia Orientador- Ciclismo e Dinamização da Atividade Turística. 1st ed. p.16.

Gipin, Alan (1996) – Dictionary of Environment and Sustainable Development. 1st ed. p. 206

IP Património. (2018). Ecopistas. [online] Available at: <http://www.ippatrimonio.pt/ecopistas> [Accessed 12 Sep. 2018].

Lamond, Mathew (2009) Reinventing the Wheel: a definitional discussion of bicycle tourism

Leigh, S. (2018). The Problem With Growth Economics: Time For A New Model. *Wellwallet*. [online] Available at: <https://magazine.wellwallet.com/economic-growth-development/> [Accessed 15 Sep. 2018].

Jornal Expresso. (2019). Portugal campeão nos Óscares do Turismo. [online] Available at: <https://expresso.pt/economia/2018-06-30-Portugal-campeao-nos-Oscares-do-Turismo#gs.27v86l> [Accessed 1 Jul. 2018].

Naturlink.pt. (2018). Ecopistas – o que são? - Turismo na Natureza - Naturlink. [online] Available at: <http://naturlink.pt/article.aspx?menuid=10&cid=88336&bl=1&viewall=true> [Accessed 15 Apr. 2018].

Palma, A. (2014). *Turismo em Espaço Rural no Centro de Portugal*. Instituto Politécnico de Viana do Castelo.

Palós et al. (2014) El impacto económico del cicloturismo en Europa. [online] Available at: https://www.viasverdes.com/prensa/documentos/interes/Informe_Cicloturismo_2014.pdf [Accessed 15 Apr. 2018].

Raworth, K. (2018). Could circular economics fix the planet?. *BBC- Ideas Beta*. [online] Available at: <https://www.bbc.com/ideas/videos/could-circular-economics-fix-the-planet/p06j8f32> [Accessed 15 Sep. 2018]

Santos, J. (2018). Portugal bate recorde ao superar os 20 milhões de turistas em 2017. *Eco*. [online] Available at: <https://eco.pt/2018/02/14/turismo-bate-recordes-em-2017-hospedes-aumentam-89/> [Accessed 13 Sep. 2018].

Sdt.unwto.org. (2018). *Definition | Sustainable Development of Tourism*. [online] Available at: <http://sdt.unwto.org/content/about-us-5> [Accessed 21 Oct. 2018].

Smirnov, L. (2018). *Sustainable Tourism - A bibliography - International Council on Monuments and Sites*. [online] Icomos.org. Available at: <https://www.icomos.org/en/documentation-center/8668-sustainable-tourism-a-bibliography-4> [Accessed 21 Oct. 2018].

TSF (2018). Governo quer mil novos quilómetros de ciclovias em 10 anos. [online] Available at: <https://www.tsf.pt/sociedade/ambiente/interior/governo-quer-mil-novos-quilometros-de-ciclovias-em-10-anos-num-investimento-de-300me-9468123.html> [Accessed 14 Sep. 2018].

Unric.org. (2018). *Objetivo 11: Cidades e comunidades sustentáveis*. [online] Available at: <https://www.unric.org/pt/ods-link-menu/31980-objetivo-11-cidades-e-comunidades-sustentaveis> [Accessed 12 Sep. 2018].

Anexo:

Entrevista com Inês Fernandes, diretora do alojamento local Residência Arca Nova, em Caminha

Inês Fernandes- Acerca dos ciclistas que visitam Caminha, normalmente vem ou de Espanha ou de Portugal, são grupos grandes por norma são mais de 10 ciclistas, ficam só um dia porque ou estão a fazer o caminho de Santiago de Compostela ou porque vão para conhecer a Galícia. Idades entre os 20 e os 60, normalmente voltam, fazem várias vezes este circuito ou para conhecer outras zonas à volta ou porque gostam muito deste circuito e que acabam por repeti-lo, em alguns casos são amigos que se juntam para fazer esses circuitos.

Acabam por comer cá, mas a verdade é que como vem aos fins de semana aproveitam para dar essa volta de bicicleta, o que acontece é que têm pouca oferta para grupos assim grandes. Os negócios aqui são muito pequenos.

Alguns cicloturistas não são grandes consumidores, recentemente houve um grupo de cicloturistas que acharam 15 euros por pessoa muito caro para um jantar, não conseguia encontrar alternativas mais baratas na zona.

Outras nacionalidades?

Inês Fernandes- Haver há só que são casos muito pontuais, os espanhóis e os portugueses são mais frequentes, nesta semana tivemos cerca de 5 ou 6 cicloturistas e este fim de semana vamos ter 19.

Sente que tem vindo a ajudar o negócio?

Inês Fernandes- Claro que sim. Andar de bicicleta está bastante na moda. Todos querem guardar muito bem as suas bicicletas porque têm medo que haja roubos pois são bicicletas mesmo caras. Existe já um forte investimento neste tipo de desporto.

Os cicloturistas são importantes para o seu negócio?

Inês Fernandes- Penso que já são importantes, ocupam uma fatia considerável do nosso negócio, até porque nós muitas vezes incluímos os cicloturistas na fatia dos peregrinos. Nós já temos preços especiais para peregrinos, para os ciclistas que vem em grandes grupos acabamos igualmente por facilitar um pouco o preço. Acabam por ser uma fatia bem significativa do nosso negócio aqui em Caminha. O nosso pico é julho, agosto e setembro (época alta) mas isto já é um tipo de turismo diferente. O resto do ano ocupamos com peregrinos e com ciclistas, não existe muito mais turistas que os puxe a vir para cá, muito menos no nosso alojamento pois não temos outras ofertas como um spa, uma piscina que é “vida de hotel” não é o nosso conceito.

Os ciclistas é mais ao fim de semana numa volta de amigos, vêm do Porto e acabam por ficar cá porque querem conhecer o resto da Galícia ou mesmo porque querem fazer o Caminho de Santiago de Compostela e param aqui e depois continuam, porque gostam de Caminha ou porque já conhecem, ouviram falar, etc... Já tive alguns colegas de Lisboa que fizeram o Caminho de Santiago e o fizeram de bicicleta. Acho que os Portugueses não fazem tanto o caminho a pé e preferem o fazer de bicicleta, os portugueses parecem ser distintos do resto dos caminhanes, pelo menos os que passam pelo nosso alojamento.

O que é que achas que deve ser feito para desenvolver o cicloturismo em Portugal?

Inês Fernandes- Ainda faltam ligar algumas ecopistas, há aqui algumas que ainda estão cortadas, o que obriga os cicloturistas a sair da ecopista e voltar a entrar, muitas vezes até optam por fazer pela nacional. Deviam acabar o que fizeram e por outro lado a camara devia publicitar melhor aquilo que já tem. Já sabemos que os cicloturistas existem e que procuram este tipo de produto. No sítio aonde nos localizamos é fundamental este tipo de turismo pois já representam uma fatia significativa do nosso negócio. Tirando as épocas altas, o resto são os peregrinos e o ciclista que nos procuram. Abril/Maio e Setembro/Outubro nós já sabemos que é peregrino e ciclistas, Julho e Agosto

está muito calor para eles fazerem esses percursos então optam por fazer nos restantes meses.

Entrevista com Feizal Mussa, diretor do alojamento local Casa Vale Martinho, em Santa Comba Dão

Quem são os seus cicloturistas?

Feizal- A maior parte dos cicloturistas que temos são estrangeiros, embora o cicloturista nacional já começa a aparecer em maior número. O que quer dizer que essa prática se está a embrenhar também no cidadão nacional, mas neste momento está a intensificar-se.

No turista nacional, a maior parte deles são famílias que trazem crianças de tenra idade inclusive para serem transportadas numa cadeirinha própria que existe para se colocar nas bicicletas ou em pequenos trolles para que o percurso seja mais agradável. Crianças desde tenra idade, 2-3 anos já começamos a receber bastantes, quando digo receber nos últimos três anos intensificou-se. Essencialmente o público português é este na sua maioria, também famílias com jovens e casais começam a aparecer cada vez mais a nível nacional para fazer os percursos da ecopista mas não só desta, os casais também gostam muito dos circuitos pedestres que também são cicláveis, alguns deles já começam a vir com bicicletas btt, para poder fazer um misto: fazer a ecopista do Dão mas também fazer estes circuitos circulares que existem aqui durante a ecopista do Dão, dois ou três circuitos em Santa Comba Dão, dois ou três circuitos em Tondela e depois em Viseu também alguns que depois se estendem ao parco urbano.

Os turistas estrangeiros, a maior parte deles, digamos que quase 90% são turistas com a idade compreendida entre 60 e 70 anos. A maior parte deles Holandeses mas há muitos Belgas, Suíços e alguns Ingleses, não muitos,

Italianos já começam a aparecer e de vez em quando já começam a aparecer alguns brasileiros que nós propomos esse tipo de circuito e de lazer e que nos alugam bicicletas a nós ou aos nossos parceiros para começar a fazer.

Em termos de clientela acha que os cicloturistas são turistas que querem passar esta terra só uma vez para experimentar ou tem alguns casos que voltam?

Feizal – Da maior parte das vezes voltam, digo a maior parte das vezes principalmente quando são famílias, os casais também, já começa haver também nos últimos dois anos uma reincidência e uma procura novamente. Isto também porque publicitamos, Casa Vale Martinho, a ecopista como um produto não só de Primavera- Verão mas também de Outono-Inverno, porque a sua beleza transforma-se na fase da estação do Outono para algo mesmo fantástico, tem muita beleza na estação da primavera, no verão é um pouco quente porém aqui junto à zona de Santa Comba Dão até Tondela por ter muito arvoredo torna-se bastante agradável de a fazer. A partir de Tondela a terminada altura não há tanta vegetação alta, mas continua a haver vegetação rasteira e faz-se perfeitamente sem problemas nenhuns.

A nível de economia local, acha que os cicloturistas trazem dinheiro ou são meros números desprezáveis?

Feizal- Não, deixam dinheiro na economia local. Eu posso falar no meu caso específico, mas também posso falar nalguns casos que conheço e algumas recomendações que nós fazemos. Durante a ecopista já existe alguns pontos onde se pode tomar refeições ligeiras ou até mesmo mais compostas. O cicloturismo começa a deixar dinheiro nesses sítios o que quer dizer que deixa mais valia económica no local. Nós como alojamento e por termos muito reincidência e sermos recomendados por quem visita primeira vez a ecopista começamos a trazer também mais valia, porque começa a ser uma publicidade direta e gratuita de quem na primeira pessoa percorreu a ecopista, gostou, traz familiares e amigos que por sua vez irão trazer mais. O que quer dizer que esta

ecopista continua a promover o turismo no local trazendo uma mais valia real e económica porque o turista deixa realmente dinheiro no alojamento, nós particularmente temos o restaurante na nossa quinta onde deixam também dinheiro e não só, por norma veem por duas três noites, maior parte das vezes, o que também deixam na zona envolvente, Santa Comba Dão e em Viseu, nos restaurantes, nas pequenas compras que tem que fazer, nos lanches, etc... isso é sem duvida um crescimento económico que o cicloturista está a trazer à região.

Quais são as principais nacionalidades?

Feizal- Neste momento são os Holandeses, por norma na faixa etária dos 60-70.

Há quanto tempo é que tem esta casa?

Feizal - Há 6 anos

Tem sentido uma evolução ou acredita que será sempre um nicho?

Feizal- Não, estou convencido e tenho mesmo a convicção que nestas zonas do interior as ecopistas estão-se a tornar no produto turístico ancora para muitas regiões. Santa Comba Dão é de certeza absoluta uma região que está a ser impulsionada na área do turismo porque tem o produto ecopista do Dão, porque senão estaria muito aquém daquilo que são as capacidades de Santa Comba Dão e a ecopista do Dão não veio só trazer essa mais valia à região veio também trazer a nível turístico um crescimento económico que está a começar a ficar bem patente na área da gastronomia, porque já começamos a ter bons restaurantes a servir comida típica mas não só, há algumas inovações como no caso Casas Vale Martinho é também uma inovação embora tenha comida tradicional da região mas outras casas também em Santa Comba Dão. O que quer dizer que mesmo que não se venha para fazer a ecopista, os restaurantes começam a ter dos concelhos limítrofes mais clientes, porque

vieram uma vez para fazer a ciclovia, mas depois foram jantar ou almoçar num desses restaurantes, gostaram da comida e de vez em quando em passeio regressam a Santa Comba Dão para vir comer, o que é mais uma valia económica que a região esta a ter neste sentido e tudo catapultado pela ecopista do Dão.

O que é que acha que tanto a Camara Municipal como Portugal em geral deve fazer para melhorar a situação do cicloturismo?

Feizal- A minha opinião é muito própria mas também é uma opinião abrangente à maior parte das pessoas dos operadores turísticos, a nível do poder autárquico, hoje todo esse poder já percebeu que é um “estar na moda” mas não é um estar na moda, pois é também sem duvida algo que sustentavelmente pode vir a trazer uma mais valia a vários níveis às regiões porque é uma coisa nova em Portugal mas que nos outros países já existe a algum tempo, mas Portugal tem uma característica muito boa, tem no seu interior paisagem que os outros países não têm, isso vai fazer com que haja cada vez mais apetência por Portugal para a pratica deste de Cycling nas ecopistas. É o que acontece na Holanda já há muitos anos que é um país ícone no cycling, na Suíça também. Se o publico holandês neste momento é o que nos procura com maior regularidade, isto vai transparecer nos outros países, esto convencido que se olharmos para a ecopistas e ciclovias em Portugal, o turismo no interior estará garantido nas próximas décadas.

De que forma é que os incêndios nos últimos anos afetaram o seu negócio bem como o turismo e a economia local? Influencia também o ecoturismo?

A minha perceção de início foi que talvez houvesse um marasmo de dois três anos. Neste momento, depois da pluviosidade que cai e aquilo que vi no terreno, fiquei rendido e tive de mudar a minha opinião em relação ao assunto. Sem duvida que os incendidos trouxeram no momento um grande impacto negativo para a área do turismo, nós fomos afetados em cancelamentos na

ordem dos 97%, nós e alguns operadores ao longo da ecopista e aqui no interior não só tendo em conta o produto ecopista porque temos outras mais valias: gastronómicas, paisagísticas, etc... A paisagem e a natureza está a recuperar a um ritmo acelerado, o que quer dizer que os incêndios trouxeram a parte negativa, da memória fotográfica que ficou de um paisagem castanha e negra, mas que a natureza está a regenerar a um ritmo avassalado, o que quer dizer que inicialmente a minha preocupação no impacto paisagístico no início era uma e era legítimo que a tivesse, porém estou convencido que bastará um ano para que a recuperação paisagística fique. É evidente que isto não é reconhecimento científico mas sim conhecimento *in loco*, na primeira pessoa vendo aquilo que está a acontecer ao longo daquilo ficou queimado, mas também é necessário dizer que acabaram os incêndios por serem uma coisa catastrófica, negativa, mas que há que saber utilizar as partes dessas para criar novas oportunidades, que nós pessoalmente abraçamos essa situação e estamos a utilizar todas as ferramentas ao dispor de todos os empresários na área do turismo para poder fazer face a esta situação menos boa e transformá-la numa nova oportunidade. Nós Casa Vale Martinho estamos em consonância com essa atitude...Renascer das cinzas tem muito que se lhe diga e nós estamos a conseguir fazê-lo.

Dos seus clientes quantos é que são cicloturistas?

Os números do ano passado (2017) deram-nos uma indicação que cerca de 40% dos nossos hóspedes, talvez um pouco mais porque só começamos a ter realmente essa perceção a partir de um determinado momento quando começamos a ter bicicletas para alugar, porque existia muitos que passavam por aqui, pernoitavam e alugavam bicicletas e não o diziam nem o tinham de fazer. O ano passado já estivemos, seguramente, entre 40-45% de pessoas que nos procuravam no alojamento para utilização da ecopista. Seguramente este ano os números serão outros e para cima, estamos a contar ter um crescimento na ordem dos 15% de cicloturistas que nos visitam para fazer a ecopista do Dão.

Em que alturas se sente esse crescimento?

Primavera e Verão, mas conforme referi há pouco nós incentivamos o turista a vir de outono inverno. No inverno curiosamente temos alguns profissionais do ciclismo que vem para percorrer a ecopista e por ser inverno para poder fazê-la a grande velocidade pois existe menos transito de cicloturistas na via.