



**POLÍTICAS PÚBLICAS E CICLOTURISMO: UMA ANÁLISE COMPARATIVA
ENTRE PIRAQUARA (BRASIL, PARANÁ) E EISENSTADT (ÁUSTRIA,
BURGENLAND).**

**PUBLIC POLICIES AND CYCLE TOURISM: A COMPARATIVE ANALYSIS
BETWEEN PIRAQUARA (BRAZIL, PARANÁ) AND EISENSTADT (AUSTRIA,
BURGENLAND).**

Aléssia Caetano Rosa (ROSA, A. C.)¹

Resumo: O presente trabalho teve como objetivo identificar as políticas públicas de desenvolvimento do cicloturismo nas municipalidades de Piraquara e Eisenstadt entre os anos de 2018 e 2019. A pesquisa é um estudo de caso de caráter exploratório-descritivo com técnicas de pesquisa documental e análise de conteúdo. Como resultado, foram identificadas quais ações estão sendo desenvolvidas em ambas as municipalidades, para então compará-las com as diretrizes da teoria fundamentada.

Palavras chave: Cicloturismo; Políticas Públicas; Piraquara.

Abstract: The present work aims to identify public policies for the development of cycletourism in the municipalities of Piraquara and Eisenstadt between 2018 and 2019. The study is an exploratory-descriptive case study with documental resource and content analysis. As a result, it has been identified which actions are being developed in both municipalities and then compare it with the theory guidelines.

Keywords: Cycle tourism; Public Policies; Piraquara.

¹Formação: Acadêmica do curso de Turismo (Bacharelado) da Universidade Federal do Paraná (UFPR). E-mail: alessiacetanorosa@gmail.com. Tel. (41) 99649-9557.

1. INTRODUÇÃO

O município de Piraquara, localizado na Região Metropolitana de Curitiba (RMC), tem 92,16% de seu território composto por áreas de mananciais, que abastecem Curitiba e os municípios da RMC. Ademais, a localidade também abriga duas Áreas de Proteção Ambiental (APAs): a APA do Rio Iraí e a APA do Piraquara. Por deter esses diversos recursos naturais, a municipalidade tem como consequência um desenvolvimento econômico limitado, já que para manutenção e preservação destes recursos há a restrição das práticas industriais e atividades agropastoris. O cicloturismo, nesse cenário, manifesta-se como uma alternativa econômica de baixo impacto ambiental, em especial porque utiliza um meio de transporte pouco poluente e por ter nos recursos naturais e culturais o seu principal atrativo.

Assim, percebe-se nos últimos anos que a atuação do setor público municipal piraquarense está objetivando o desenvolvimento desse segmento, o qual vem atuando por meio das políticas públicas, que é a forma com que o poder público tem de intervir efetivamente no setor turístico. Entretanto, no município, assim como no Brasil, o cicloturismo tem crescido gradualmente e ainda não é um segmento popularmente praticado, como constatado por meio das escassas publicações brasileiras que abordam o tema. Na Europa, por outro lado, o cicloturismo é desenvolvido a anos e é muito comum a sua prática em diversos países, sendo oriundas desse continente a maioria das pesquisas sobre o tema.

Portanto, foi escolhido como contraponto comparativo a Piraquara uma cidade do continente europeu: Eisenstadt, capital do estado austríaco Burgenland. Eisenstadt não foi escolhida a esmo, mas sim porque já é um destino que tem o cicloturismo como um produto turístico desenvolvido, foi premiada em 2012 com o título de cidade *cycle-friendly* pelo Austrian Road Safety Board, competindo com todas as outras municipalidades austríacas (AUSTRÍA, 2015). Além disso, ambos municípios são semelhantes pois possuem recursos naturais - que limitam práticas industriais - e culturais, nos quais já existem e/ou tem potencial para futuras ciclorrotas.

Considerando o exposto acima, busca-se por meio desta pesquisa realizar uma análise comparada das políticas públicas voltadas ao cicloturismo que cada local tem implementado entre os anos de 2018 e 2019. Para isso, será discutido, neste primeiro momento, os conceitos de cicloturismo e as áreas de atuação do poder público por meio das

políticas públicas de turismo, com intuito de entender as variáveis desta pesquisa. Em seguida será exposta a metodologia, a análise de dados e as considerações finais

2. POLÍTICAS PÚBLICAS E CICLOTURISMO

Na língua portuguesa, assim como em alguns outros idiomas, não há distinção entre as duas conotações possíveis para o termo política: o de atividade e competição política e o de ações e decisões de organizações. Entretanto, na língua anglo-americana e norte europeia as duas conotações são expressas por termos diferentes: *politics* e *policy*, respectivamente. (HALL; CAMPOS, 2014; SACCHI, 2013). Foco de interesse desta pesquisa, o termo *policy*, *public policy* ou políticas públicas são, segundo Dias (2003), um conjunto de ações e decisões realizadas pelo poder público em relação a problemas da sociedade. A formulação das políticas públicas são influenciadas pelas características econômicas, sociais e culturais da sociedade, assim como pelas estruturas formais de governo. (HALL; JENKINS, 2004). Entretanto, tratar de políticas públicas não consiste somente em apresentar conceitos e definições, nem ações desenvolvidas pelos governos em benefício da sociedade, mas também em discutir como essas ações são elaboradas e com que propósito elas são desenvolvidas e implantadas, além de estudar as estratégias utilizadas para criação dessas políticas. (PEREIRA, 1999).

No âmbito do turismo, é por meio das políticas públicas que o poder público intervém no setor (PEREIRA, 1999), e que, segundo Cruz (2001) são as diretrizes e as ações deliberadas pelo poder público, com o objetivo de ordenar o desenvolvimento da atividade turística em um determinado território. Krippendorf (2002) defende que essa intervenção do poder público no turismo é necessária para garantir um desenvolvimento harmonioso, ao contrário do desenvolvimento espontâneo, que pode ocasionar em diversos impactos negativos. Gomes (2019), por sua vez, aponta que as áreas de atuação do poder público são: a legislação e tributação, a criação de infraestrutura e equipamentos, a promoção, os eventos, o planejamento e a coordenação e capacitação.

Nas últimas seis décadas a atividade turística passou por diversas transformações e por um grande processo de expansão, tornando-se um dos setores econômicos que mais

criaram no mundo (OMT, 2018). Atualmente, o turismo responde por cerca de 10% da atividade econômica mundial e 1 a cada 10 pessoas trabalham no setor (OMT, 2018). As motivações para realização da viagem também modificaram-se, sendo, na década de 60 e 70, o turismo de sol e praia e o de massa os principais destaques turísticos, esses que, em contrapartida, foram substituídos na década de 90 pela demanda por atividades educativas, recreativas e em diferentes ambientes (SIMONSEN; JORGENSEN; ROBBINS, 1998).

Neste atual contexto da atividade turística, tem-se nos dias de hoje diversos segmentos turísticos que são estruturados e comercializados pelos municípios. Entre eles está o cicloturismo - foco deste trabalho - que está se tornando uma importante atividade turística por suas características sustentáveis (GAZZOLA; PAVIONE; GRECHI; OSSOLA, 2018; LUMSDON, 2000). No Brasil, o cicloturismo é categorizado como uma atividade do turismo de aventura, que tem como principal elemento a realização de percursos com o uso de bicicleta (BRASIL, 2010). No entanto, essa definição acaba limitando o cicloturismo ao âmbito das atividades de aventura, excluindo os cicloturistas que fazem viagem sem a busca por desafios, por exemplo. Em contraponto, a definição sugerida por Lamont (2009) sintetiza os principais elementos do conceito verificados por seu estudo, que analisou as diversas definições de cicloturismo existentes na literatura especializada europeia:

Viagens com distância mínima de 40km do local de moradia e com pernoite (caso a viagem seja noturna) ou viagens em rotas não ciclísticas com distância mínima de 50km e com duração mínima de 4 horas, na qual o ciclismo pode ser ativo ou passivo (observação), com intuito de recreação, lazer, férias e/ou por competição. A participação no ciclismo pode incluir ida a eventos organizados para ganho comercial ou por caridade (competitivos e não competitivos) assim como eventos ciclísticos independentes. (LAMONT, 2009)

Na Europa o cicloturismo já é consolidado em muitos países, tanto no meio rural quanto no meio urbano (GAZZOLA; PAVIONE; GRECHI; OSSOLA, 2018; LUMSDON, 2000), resultando em um grande crescimento nas pesquisas voltadas ao tema (MESCHIK, 2012). Muitos estudos apontam que o cicloturismo é considerado como uma forma de transporte sustentável, que causa mínimos impactos no meio ambiente - por não ser poluente - e na comunidade local - por não utilizar um transporte barulhento e não prejudicar a flora e fauna local - (DICKINSON; ROBBINS, 2009; GANTAR; KOCIS; PEHNEC, 2018; SIMONSEN; JORGENSEN; ROBBINS, 1998; LUMSDON, 2000). E ainda, se for planejado

e desenvolvido corretamente, pode trazer inúmeros impactos positivos para a economia local (COPE; DOXFORD; HILL, 1998; FAULKS; RITCHIE; FLUKER, 2006). Entretanto, mesmo que o cicloturismo tenha diversos pontos positivos, é preciso que a comunidade local participe em conjunto no desenvolvimento da atividade para que a mesma seja bem sucedida (LUMSDON, 2000).

Deste modo, existem inúmeras particularidades a serem levadas em consideração para um efetivo planejamento e desenvolvimento do cicloturismo. Como verificado em alguns estudos sobre o ciclismo, o poder público atua principalmente ampliando a extensão das ciclovias e criando estacionamentos de bicicletas, além de estabelecer – por meio de legislação – vias calmas, em que há limitação da velocidade dos automóveis, para maior segurança do ciclista (LEITE; CRUZ; ROSIN, 2018; MONHEIM, 2003; SILVA JUNIOR; FONTENELE, 2015).

Assim como outros segmentos turísticos, o cicloturismo também tem especificidades quanto a demanda e a infraestrutura necessária para seu desenvolvimento. Em relação a infraestrutura ciclística, ela pode ser voltada tanto para o lazer quanto para o turismo, e verifica-se que a mesma está se tornando predominante nos planejamentos e políticas públicas (RITCHIE; HALL, 1999). Como consequência desse cenário, o Central Europe - programa vinculado à União Europeia - elaborou um manual que destaca os principais pontos para o desenvolvimento do cicloturismo, que são: ter uma infraestrutura voltada ao ciclismo, um número expressivo de ciclorrotas - que precisam ser seguras, conectadas, confortáveis e atrativas -, sinalização; divulgação do destino ciclístico (*webpages*, folders e mapas turísticos); serviços voltados ao ciclismo (locação, mecânico, pontos de informação, locais de descanso); meios de hospedagem *cycling-friendly*, atrativos, eventos voltados ao cicloturismo e órgão para implementação de políticas e monitoramento (GANTAR; KOCIS; PEHNEC, 2012).

3. METODOLOGIA

A metodologia empregada neste trabalho foi qualitativa, com caráter exploratória-descritiva, pois a pesquisa buscou a aproximação com um tema ainda pouco

estudado, para a partir disso descrever como ele ocorre (GIL, 2008). Ademais, a pesquisa também é caracterizada pelo estudo profundo de um objeto: as políticas públicas voltadas ao cicloturismo em Piraquara, portanto é também um estudo de caso, o que implica em uma análise detida e aprofundada sobre um ou mais eventos (GIL, 2008). Como exposto anteriormente, ambas as municipalidades foram escolhidas pois, apesar de serem territorialmente distantes, apresentam semelhanças em seus recursos e na utilização de espaço.

Quanto a coleta de dados, foi utilizada predominantemente a pesquisa documental, que consiste em consultar materiais que ainda não receberam tratamento analítico, ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetos da pesquisa (GIL, 2008). Os documentos examinados constituíram-se majoritariamente de leis e documentos oficiais de planejamento público disponibilizados na internet, além dos sites municipais de turismo e/ou da prefeitura. No que tange ao município de Piraquara, foi cedido pelo Departamento de Turismo um documento institucional sobre a Ciclorrotas Nascentes do Iguaçu.

O tratamento de dados adotado foi a análise de conteúdo por Bardin (2011), em que se tem três etapas: a pré-análise, exploração do material e o tratamento dos resultados - fase de interferência e interpretação. A pré-análise ocorreu na coleta de dados, pois é o primeiro contato com os documentos que serão submetidos à análise (BARDIN, 2011). Como passo seguinte, a exploração do material, que consiste categorização do conteúdo, é apresentada no capítulo de resultados, em que a classificação utilizada foi as áreas de atuação do setor público expostas por Gomes (2019) e apresenta as ações identificadas nos municípios de Piraquara e Eisenstadt a partir da pesquisa documental. Por fim, o tratamento dos resultados, fase em que há a interpretação e interferência do autor, é exposto nas considerações finais, em que confronta-se os resultados encontrados com as diretrizes de desenvolvimento do cicloturismo abordadas por Gantar, Kocis e Pehneć (2012).

4. RESULTADOS

Os resultados da pesquisa documental em ambas as municipalidades serão apresentados a partir das áreas de atuação do setor público conforme Gomes (2019):



legislação e tributação, infraestrutura e equipamentos, promoção, eventos, planejamento, coordenação e capacitação.

5.1 LEGISLAÇÃO E TRIBUTAÇÃO

A legislação e a tributação são importantes ferramentas regulamentadoras da atividade turística. Em Piraquara verificou-se a existência de uma lei, a Lei Ordinária nº 1936/2019, que instituiu a Ciclorrota Nascentes do Iguaçu, uma parceria do município com as cidades limítrofes Pinhais e Quatros Barras. No município de Eisenstadt, por outro lado, não foram encontradas leis específicas ao cicloturismo, assim como não foi identificada a existência de tributos ligados a atividade em ambas as cidades.

5.2 INFRAESTRUTURA E EQUIPAMENTOS

As ciclorrotas, elementos essenciais ao cicloturismo, estão em destaque em ambos municípios. A cidade austríaca, por exemplo, tem três ciclorrotas principais: Festival Bike Path (22,6 km), Festival-Radweg (61 km) e Verbindungsradweg (28,8 km). As três apresentam atrativos naturais e culturais em seus trajetos e conectam-se com as cidades vizinhas. Piraquara, por sua vez, também apresenta uma ciclorrota similar a austríaca, a Nascentes do Iguaçu, que une a atração natural com a cultural e conecta-se a outras duas municipalidades, sendo composta por cinco rotas temáticas menores: Parque das Águas Piraquara (18 km), Mananciais da Serra (20 km), Túnel da Roça Nova (26,4 km), Colonização Trentina (14,2 km) e Morro do Canal/Aldeia (8,6 km).

Quanto a infraestrutura, em Eisenstadt há estações gratuitas equipadas com ferramentas e utilitários para auxiliar na realização de reparos a danos pequenos em bicicletas, empreendimento que foi resultado de uma parceria público-privado entre a prefeitura local e a *Austrian Automobile, Motorcycle and Touring Club* (ÖAMTC). Outra ferramenta distinta é uma plataforma online que contém o mapa das ciclorrotas e que possibilita ao usuário visualizar os serviços ciclísticos ao longo do percurso, desde mecânicas



até a hospedagens *cycle-friendly* e aluguéis de bicicleta. Também foram identificadas, nas partes centrais do município e nas ciclorrotas, faixas únicas, na qual apenas há circulação de ciclistas, estacionamentos específicos para bicicletas e diferentes sinalizações. Em contrapartida, o município paranaense não tem ainda faixas unicamente voltadas para a utilização ciclística, assim como carece de serviços de suporte à atividade. Entretanto, é destaque na sinalização implantada, já que foram instalados totens e placas indicativas ao longo da ciclorrota, as quais além de apresentarem informações do trajeto também expõem um QR Code que leva o usuário a um mapa turístico digital.

5.3 PROMOÇÃO

A promoção do cicloturismo é uma importante diretriz ao seu efetivo desenvolvimento. Eisenstadt, por exemplo ficou em 9º lugar entre os estados e municipalidades austríacos que mais investem na promoção do cicloturismo. O município utiliza como principais materiais de divulgação os folders e mapas - distribuídos nos postos de informação administrados pela prefeitura - e a *webpage*, que conta com uma aba específica ao cicloturismo, contendo informações, imagens e vídeos promocionais. Semelhantemente a esse cenário, o município paranaense também utiliza-se de folders e mapas como seu principal canal de divulgação. No entanto, apesar de existirem notícias relacionadas a Ciclorrota Nascentes do Iguaçu, não há, na página oficial de turismo municipal, informações voltadas ao cicloturismo ou conteúdo que promova da ciclorrota.

5.4 EVENTOS

Os eventos ciclísticos, competitivos ou não, atuam não só promovendo o local, mas também atraindo fluxo turístico. O município de Piraquara, por exemplo, disponibiliza em seu site oficial de turismo o calendário anual de eventos municipais, no qual verificou-se o recorrente “Pedalando e Conhecendo Piraquara”, evento ciclístico que foi realizado pela primeira vez em 2013 e que, em 2019, ocorreu em 4º etapas durante o ano: abril, junho,



agosto e outubro. Em contraponto, o município austríaco, apesar de também disponibilizar o seu calendário de eventos municipais, não realizou no ano de 2019 eventos ciclísticos.

5.5 PLANEJAMENTO

O planejamento ciclístico no município de Eisenstadt tem dois documentos norteadores: o Eisenstadt 2030 e o Cycling Master Plan 2015–2025. O primeiro, de âmbito municipal, começou a ser elaborado em 2013 e foi construído de forma participativa, cenário no qual os residentes tiveram a oportunidade de contribuir com ideias, conhecimentos e opiniões. O plano apresenta diretrizes para que o município torne-se referência *cycle friendly*, que vão desde aumento na fomentação de serviços ciclísticos ao aumento da segurança no trânsito, através da ampliação e sinalização das vias integradas entre pedestres, automóveis e ciclistas, cada um com sua faixa exclusiva. O segundo plano, de âmbito nacional, realizou um diagnóstico dos municípios e estados e propôs diretrizes a serem cumpridas, as quais têm como finalidade promover e desenvolver o ciclismo. Essas diretrizes abrangem desde o desenvolvimento de novos produtos de cicloturismo, investimentos em infraestrutura e até a expansão de pesquisas e coleta dados estatísticos.

No município paranaense, por outro lado, não há planos de mobilidade e/ou que abordem o ciclismo/ciclovias. O Plano Diretor municipal destaca no rol de princípios apenas o incentivo ao turismo rural e ecológico devido ao potencial paisagístico e ambiental existente. Apesar disso, ocorreu, em 2018, uma parceria com o poder público local de Quatro Barras e Pinhais, resultando na realização 1º Fórum Regional de Cicloturismo e Negócios. O evento reuniu representantes do poder público municipal, empreendedores e praticantes do cicloturismo e, ao seu fim, foi assinado o acordo para elaboração da ciclorrota. Contudo, os moradores locais e empreendedores piraquarenses relataram desconhecimento sobre o evento (DOMINONI, 2019).

5.6 COORDENAÇÃO E CAPACITAÇÃO



Por meio de uma parceria público-privada com o Sebrae, o município de Piraquara realiza a Sala do Empreendedor, espaço que oferece orientação e capacitação e até aporte financeiro por meio de linhas de crédito facilitadas. Entretanto, apesar do espaço oferecer diferentes capacitações, não houveram ainda capacitações voltadas ao cicloturismo. Semelhantemente, em Eisenstadt também não foram identificadas ações de capacitação voltadas ao cicloturismo a empresários e/ou a comunidade local, ainda que essa seja uma das diretrizes estabelecidas no Cycling Master Plan 2015–2025.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Gantar, Kocis e Pehneč (2012) estabelecem que a infraestrutura ciclística é elemento essencial ao cicloturismo e a cidade austríaca a estruturou com destaque, visto que a mesma é utilizada tanto para fins turísticos quanto para locomoção diária e cotidiana, enquanto que em Piraquara ainda há falta dessa infraestrutura, principalmente pela ausência de ciclofaixa exclusivas ao uso de ciclistas, esses que precisam, atualmente, dividir espaço com os pedestres em seu percurso. Esse cenário também elucidada as questões de segurança - fator também essencial ao desenvolvimento - que tornam-se questionáveis por não existir uma ciclovia estruturada.

Ambas apresentam com notoriedade é um número expressivo de ciclorrotas, que, além de sinalizadas, conectam-se de alguma maneira entre si e apresentam diferentes atrativos em seu percurso. Verifica-se também que Piraquara tem destaque no quesito eventos ciclístico, já que realiza diferentes etapas do mesmo ao longo do ano, ainda que não haja a realização de eventos competitivos. Apesar disso, a notória carência de conteúdos de divulgação no município de Piraquara pode vir a interferir no desenvolvimento do cicloturismo local, principalmente ao compará-lo com Eisenstadt, já que o município paranaense não utiliza webpage de turismo municipal para divulgar a ciclorrota, por exemplo. Somado a isso, nas duas localidades há ausência de fomento a serviços ciclísticos, ainda que a cidade austríaca tenha uma infraestrutura mais desenvolvida, contando com serviços de alugueis de bicicleta, hospedagens ao longo das grandes ciclorrotas e serviços de apoio, enquanto o município paranaense ainda carece dessa base.



A consideração desses elementos é fundamental para o desenvolvimento do cicloturismo, que pode, no caso do município de Piraquara, servir como uma alternativa econômica de baixo impacto ambiental e sociocultural, além contribuir com a valorização e conservação do patrimônio natural e histórico-cultural local. Por fim, cabe ainda ressaltar alguns entraves encontrados ao decorrer da realização da pesquisa, os quais foram: os documentos majoritariamente em alemão - língua oficial da Áustria - e a dificuldade em encontrar banco de dados que disponibilizem leis municipais para consulta. Como recomendação a estudos futuros

REFERÊNCIAS

- AUSTRÍA. Federal Ministry of Agriculture, Forestry, Environment and Waster Management. **Cycling Master Plan 2015-2025**, 2015. Disponível em: https://www.bmnt.gv.at/dam/jcr:31c55ed8-0ca1-4e48-a255-040444c1c399/43_MP-Radfahren_englisch_web.pdf+&cd=14&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br> Acesso: 29 ago. 2019.
- BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011.
- BAPTISTA, J. M. L.; POCINHO, M.; NECHITA, F. **Tourism and public policy**. Bulletin of the Transilvania University of Brasov, v. 12, n. 1, p. 77-86, 2019.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo de Aventura: orientações básicas**. 3. ed. Ministério de Turismo: Brasília, 2010.
- COPE, M.; DOXFORD, D.; HILL, T. **Monitoring tourism on the UK's first long-distance cycle route**. Journal of Sustainable Tourism, v. 6, p. 210–223, 1998.
- CRUZ, R. C. **Política de turismo e território**. São Paulo: Contexto, 2001.
- DIAS, R. **Introdução ao turismo**. São Paulo: Atlas, 2003
- DICKINSON, J. E.; ROBBINS, D. **“Other People, Other Times and Special Places”**: A social representations perspective of cycling in a tourism destination. Tourism and Hospitality Planning & Development, v. 6, n. 1, p. 69-85, 2009.
- DOMINONI, T. **Turismo e desenvolvimento local: um estudo dos fatores endógenos e seu papel no desenvolvimento do turismo no município de Piraquara-PR**. 2019. 137 f. Dissertação (Mestrado em Turismo) - Setor de Ciências Humanas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2019.



ELLIOTT, J. Tourism management and the poor. In: BARBOSA, L. G. M.; ZOUAIN, D. M. **Gestão em turismo e hotelaria: experiências públicas e privadas**. São Paulo: Aleph, 2004, p. 331-349.

FAULKS, P.; RITCHIE, B. W.; FLUKER, M. **Cycle tourism in Australia: an investigation into its size and scope**. Sustainable Tourism CRC: Gold Coast, 2006. Disponível em: <<https://bit.ly/2MDzaMB>> Acesso: 28 ago. 2019.

GANTAR, A.; KOCIS, D.; PEHNEC, M. **How to develop cycle tourism?**. Maribor, 2012. Disponível em: <<https://bit.ly/2McSLEk>> Acesso: 23 ago. 2019.

GAZZOLA, P.; PAVIONE, E.; GRECHI, D.; OSSOLA, P. **Cycle tourism as a driver for the sustainable development of little-known or remote territories: the experience of the Apennine Regions of Northern Italy**. Sustainability, v. 10, n. 6, p. 1-19, jun., 2018.

GOMES, B. M. A. **Áreas de atuação do poder público**. Curitiba, 2019, Notas de Aula.

GOMES, B. M. A. **Políticas públicas de turismo e os empresários**. São Paulo: All Print, 2018.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

HALL, C. M.; JENKINS, J. M. **Tourism and public policy**. London: Routledge, 1995.

HALL, C. M.; CAMPOS, M. J. Z. **Public administration and tourism - international and nordic perspectives**. Scandinavian Journal of Public Administration, v. 18, n. 1, p. 1-17, 2014.

HALL, C. M.; JENKINS, J. Tourism and Public Policy. In: LEW, A. A.; HALL, C. M.; WILLIAMS, A. M. **A companion to tourism**. Blackwell, 2004, p. 525-540.

JENKINS, J. M.; HALL, C. M.; MKONO, M. Tourism and Public Policy. In: **The Wiley Blackwell Companion to Tourism**. Oxford: John Wiley & Sons, 2014. p. 542-555.

KRIPPENDORF, J. Desenvolvendo o turismo em harmonia com os seres humanos e o ambiente natural. In: GASTAL, S. **Turismo: investigação e crítica**. São Paulo: Contexto, 2002, p. 11-23.

LAMONT, M. **Reinventing the wheel: A definitional discussion of bicycle tourism**. Journal of Sport and Tourism, v. 14, n. 1, p. 5-23, 2009.

LEITE, C. K. da S; CRUZ, M. F.; ROSIN, L. B. **Difusion of cycling policy in the city of São Paulo: resistance, support and the role of the media**. Brazilian Journal of Public Administration, v. 52, n. 2, p. 244-263, mar.-abr., 2018.



- LUMSDON, L. **Transport and tourism: cycle tourism – a model for sustainable development?**. Journal of Sustainable Tourism, v. 8, n. 5, p. 361-377, 2000.
- MESCHIK, M. **Sustainable cycle tourism along the Danube Cycle Route in Austria.** Tourism Planning & Development, v. 9, n. 1, p. 41-56, 2012.
- MONHEIM, H. **Better mobility with fewer cars: a new transport policy for Europe,** 2003. Disponível em:
<<https://www.reading.ac.uk/web/files/geographyandenvironmentalscience/GP165.pdf>>
Acesso: 30 set. 2019.
- OMT. **Tourism highlights 2018 edition.** Disponível em: <<https://bit.ly/2NorrB1>> Acesso:
30 ago. 2019
- PEREIRA, C. A. S. **Políticas públicas no setor de turismo.** Turismo em Análise, São Paulo, v. 10, n. 2, p. 8-21, nov., 1999.
- RITCHIE, B. W. **Bicycle tourism in the South Island of New Zealand:** planning and management issue. Tourism Management, Elsevier, v. 19, n 6, p. 567-582, 1998.
- RITCHIE, B. W.; HALL, C. M. **Bicycle tourism and regional development:** A New Zealand case study. Anatolia, v. 10, n. 2, p. 89–112, 1999.
- SECCHI, L. **Políticas Públicas:** conceitos, esquemas de análise, casos práticos. 2.ed. São Paulo: Cengage Learning, 2013.
- SILVA JUNIOR, C. A. P. da; FONTENELE, H. B. **Ciclismo como um modo de transporte em cidades de pequeno e médio porte.**
- SIMONSEN, P. S.; JORGENSEN, B.; ROBBINS, D. **Cycling tourism.** Unit of Tourism Research at Research Centre of Bornholm: Bornholm, 1998.
- ZHANG, H. Q.; CHONG, K.; AP, J. **An analysis of tourism policy development in modern China.** Tourism Management, v. 20, p. 471-485, 1999.