

WALKING & CYCLING

Uma Nova
Geografia
do Turismo

PAULO CARVALHO

IMPRESA DA
UNIVERSIDADE
DE COIMBRA

COIMBRA
UNIVERSITY
PRESS



E N S I N O



EDIÇÃO

Imprensa da Universidade de Coimbra
Email: imprensa@uc.pt
URL: http://www.uc.pt/imprensa_uc
Vendas online: <http://livrariadaimprensa.uc.pt>

COORDENAÇÃO EDITORIAL

Imprensa da Universidade de Coimbra

CONCEÇÃO GRÁFICA

Imprensa da Universidade de Coimbra

INFOGRAFIA DA CAPA

Raquel Aido

EXECUÇÃO GRÁFICA

KDP - Kindle Direct Publishing

ISBN

978-989-26-2083-1

ISBN DIGITAL

978-989-26-2084-8

DOI

<https://doi.org/10.14195/978-989-26-2084-8>

WALKING & CYCLING

Uma Nova
Geografia
do Turismo

PAULO CARVALHO

IMPRESA DA
UNIVERSIDADE
DE COIMBRA
COIMBRA
UNIVERSITY
PRESS

(Página deixada propositadamente em branco)

SUMÁRIO

Resumo/Palavras-chave	7
<i>Abstract/Keywords</i>	8
1. Introdução	9
2. Pedestrianismo, Percursos Pedestres e Turismo de Passeio Pedestre	19
2.1. Conceitos e dimensões basilares: sinopse do estado da arte	21
2.2. Principais itinerários e resultados da investigação	33
2.3. Caminhos de peregrinação: religião, espiritualidade, cultura e natureza	38
2.4. Novas tendências: festivais de caminhadas, geocaminhadas e passadiços	48
3. Utilização Recreativa e Dimensão Turística da Bicicleta.....	67
3.1. Síntese teórica/conceptual	69
3.2. Principais linhas de investigação e temáticas dominantes na literatura	75
3.3. Relevância das ecopistas	82
4. Notas Finais.....	113
Referências Bibliográficas	125
Índice de Figuras	141
Índice de Tabelas	145

(Página deixada propositadamente em branco)

**WALKING & CYCLING:
UMA NOVA GEOGRAFIA DO TURISMO
WALKING & CYCLING:
A NEW GEOGRAPHY OF TOURISM**

Paulo Carvalho

Universidade de Coimbra, CEGOT, FLUC

paulo.carvalho@fl.uc.pt

Resumo: As atividades pedestres e cicláveis ao ar livre alcançaram nos últimos anos um importante crescimento, através de diversas configurações de infraestruturas com uma vocação especial para a promoção do pedestrianismo e a utilização da bicicleta no dia a dia, no lazer e no turismo. Os novos produtos do turismo de natureza, como os que estão vinculados aos itinerários pedestres e cicloturísticos, não só assumem maior expressão em territórios rurais e montanhosos, como são fundamentais para responder às exigências e motivações vinculadas a atividades cada vez mais especializadas, personalizadas e facilitadoras de experiências singulares e intensas.

A crescente visibilidade desta temática no plano internacional e o escasso interesse que a mesma mereceu até ao momento no seio da comunidade académica e na esfera editorial nacional, justificam a publicação deste livro, suportado em revisão de literatura científica e investigação de campo, com integração de escalas, para oferecer aos leitores uma perspetiva geográfica centrada em dois dos mais relevantes segmentos do turismo pós-moderno.

Palavras-Chave: Percursos Pedestres. Turismo de Passeio Pedestre. Passadiços. Percursos Cicláveis. Cicloturismo. Ecopistas.

Abstract: *Pedestrian and outdoor cycling activities have achieved an important growth in recent years, through several infrastructure configurations with a special vocation for the promotion of pedestrianism and the use of the bicycle in daily life, leisure and tourism.*

The new products of nature tourism, such as those linked to pedestrian and cycling itineraries, not only assume greater expression in rural and mountainous territories, but are fundamental to respond to the demands and motivations linked to increasingly specialized activities, personalized and facilitating unique and intense experiences.

The increasing visibility of this theme at the international level and the scant interest it has deserved so far within the academic community and in the national publishing sphere justify the publication of this book, supported by a review of scientific literature and field research, with integration of scales, to offer readers a geographical perspective centered on two of the most relevant segments of postmodern tourism.

Keywords: *Walking. Walking Tourism. Wooden Walkway. Cycling. Cycle Tourism. Greenways.*

1. INTRODUÇÃO

(Página deixada propositadamente em branco)

O presente trabalho, com o formato de um manual pedagógico, editado pela prestigiada Imprensa da Universidade de Coimbra, pretende constituir um documento de referência para o estudo de uma temática inovadora com relevância crescente nas estratégias de desenvolvimento territorial e nas opções de lazer e turismo em diversas escalas espaciais.

A pensar, em primeiro lugar, nos estudantes do ensino superior, mas, de igual modo, com previsível interesse para outros públicos, como, por exemplo, técnicos, gestores, planeadores, organizadores, agentes de animação, com interesse ou participação (direta ou indireta) em atividades recreativas e turísticas centradas em trilhos pedestres e/ou percursos cicláveis, esta obra de síntese vem preencher uma importante lacuna no panorama editorial nacional, ao proporcionar uma matriz de conhecimento, a partir de uma revisão de literatura especializada (estado da arte), na amplitude de conceitos, dimensões/expressões e facetas inovadoras, com a particularidade de incluir resultados de diversas jornadas de trabalho de campo em Portugal e no estrangeiro.

Enquanto expressão de pesquisa teórica e aplicada reflete, de igual modo, a influência de dois vetores nucleares: o primeiro corresponde ao nosso interesse de sempre pelas atividades pedestres e cicláveis, ou seja, é o resultado do modo como no decurso de uma vida, através de atividades diferenciadas (ciclismo, pedestrianismo, BTT), temos utilizado uma parte relevante dos tempos livres; o segundo, com influência do anterior, configura a transposição desta temática para o plano profissional, no contexto académico (ensino, investigação e transferência do saber), através da lecionação de unidades curriculares de cursos (licenciatura, mestrado e doutoramento) como geografia ou turismo, da orientação de dissertações, projetos, estágios e teses, e ainda da coordenação de

prestações de serviços especializados ou consultorias técnico-científicas entre a Universidade de Coimbra e diversas entidades institucionais (câmaras municipais, associações de desenvolvimento local, agências de desenvolvimento regional ou de promoção de produtos turísticos, comunidades intermunicipais, entre outros).

No ensino/aprendizagem e na investigação da/em geografia a observação de campo ocupa um lugar central. Recortes ou horizontes visuais com traços naturais grandiosos, obras primas do ser humano em conjugação com o suporte físico, odores da seiva da terra a levedar, policromia da vegetação no mosto da sucessão de estações do ano, sinfonia aquática no pequeno reino de quedas de água impetuosas ou melodias inspiradoras de aves livres, em particular ao ritmo de uma caminhada ou de um passeio de bicicleta são motivos renovados para captar e apreciar a multidimensionalidade das paisagens, de tal maneira que, em certos casos, consubstanciam vínculos para a vida e podem constituir um solar de afetos e memórias. A geografia do turismo não é uma exceção.

O turismo é uma atividade cada vez mais global, complexa e diversificada (Fayos-Solà & Cooper, 2019), o que, aliado à sua importância na economia, na sociedade e no ambiente, tem despertado uma maior atenção da comunidade académica (Jamal & Robinson, 2009; Butler, 2012), de tal forma que o leque de trabalhos publicados sobre a atividade turística apresenta uma expansão muito significativa, tanto em livros didáticos quanto em revistas (Williams, 2009).

A relevância contemporânea do turismo decorre da “grande escala da atividade e da rapidez com que se desenvolveu (...), dos efeitos que o movimento de pessoas nessa escala inevitavelmente produz a nível local, regional, nacional e, cada vez mais, internacional” (Williams, 2009:3), e ainda dos “aspectos multidimensionais do turismo e suas interações com outras atividades” (Goeldner & Ritchie, 2006:5).

Mas o crescimento e a diversificação da oferta do mercado turístico é também o resultado de alterações de comportamento dos turistas. Estes pretendem “algo menos tradicional, mais diferenciado, direcionado, per-

sonalizado, variável, centrado na qualidade, na cultura e no ambiente” (Cavaco & Simões, 2009:18), ou seja, procuram experiências autênticas e marcantes (Netto, 2010), o que explica a “evolução do “velho turismo”, caracterizado por ser uma oferta pouco diversificada e massificada no tempo e o espaço, para o “novo turismo”, que se lhe opõe com uma oferta que cresce e se inventa todos dos dias” (Umbelino, 2017:14), abrindo novas perspectivas a um universo de territórios cada vez maior e ao longo do ano.

As vivências e experiências de elevado valor simbólico e estético têm na natureza, em geral, e nas áreas geográficas com estatuto de proteção/classificação ou reconhecido valor natural, cultural ou paisagístico, em particular, uma especial incidência (Pickering & Weaver, 2003; Manning & Anderson (2012); Coghlan & Buckley, 2013), ao mesmo tempo que abrangem outros interesses ou motivações (aprendizagem, interpretação, fruição) e sensibilidades ou preocupações (ambiental, espiritual), como lembram Fennel (1999), Pigram & Jenkins (2006), Wearing & Neil (2009), Sharpley (2013), Dolnicar (2015), entre outros.

É neste contexto de afirmação da oferta turística “personalizada, participativa, dependente da vontade expressa do consumidor turista, especialmente envolvido cultural e ambientalmente, flexível e tecnologicamente experiente” (Cravidão & Santos, 2013:10), com novas escolhas geográficas e fragmentação dos tempos do turismo (Fernandes, 2013a), que as atividades pedestres e cicláveis emergem como oportunidade para a (re)descoberta de paisagens singulares.

Segundo Hall & Page (2012), os geógrafos e as diversas instituições de geografia têm contribuído há muito tempo para o estudo do turismo. O reconhecimento do trabalho desenvolvido é evidente em diversas análises, como a de McKercher (2008) que identificou nove autores com pós-graduação em geografia entre os vinte e cinco estudiosos de turismo mais citados de 1970 a 2007 (“nomes e rankings: Michael Hall [3], Richard Butler [5], Geoff Wall [8], Douglas Pearce [10], Don Getz [13], Greg Ashworth [15], Allan Williams [19], Martin Oppermann [22],

Stephen Page [23]”), e sete geógrafos no conjunto restrito dos vinte e cinco acadêmicos mais citados no período de 1998 a 2007 “(Michael Hall [1], Allan Williams [5], Stephen Page [12], Nigel Morgan [15], Bob McKercher [18], Gareth Shaw [22], Dallen Timothy [23])” (Hall & Page, 2012:13).

Como atividade social que tem inerente o “deslocamento de pessoas pelo território, o turismo tem no espaço geográfico seu principal objecto de consumo” (Anjos, 2019:135) ou a sua principal referência, pois “Ao considerar o turismo como um tipo de movimento (...), reconhecemos que o movimento é fundamentalmente um conceito geográfico” (Wilson, 2012:1). Como menciona Williams (2009:3), “O turismo é um fenómeno intensamente geográfico”, na medida em que, por um lado, está suportado em viagens, fluxos, apropriação e consumo de recursos e espaço geográfico, e, por outro, inclui uma vertente de apreciação, pode contribuir para “moldar” o destino e induzir a construção de um sentido de lugar (Crouch, 2000; Middleton, 2010; Jepson & Sharpley, 2015).

Sales (2019), a respeito da relação entre geografia e turismo, tomando como referência o texto intitulado “Viajar” de Paul Claval (inserido na obra “Terra dos Homens. A Geografia”, editada no Brasil, em 2010), destaca o papel da paisagem “nessa inicial impulsão e atração dos lugares turísticos sobre as pessoas”. “Portanto turismo e paisagem são objectos que apresentam íntima relação para a ciência geográfica. Ambos possuem atractivos aos que buscam o diferente e ambos proporcionam meios de vivenciar o diferente e de admirar o singular. Isso porque (...) ambos são carregados de significados construídos social e culturalmente para valorizar a busca do afastamento do comum, a libertação da rotina e experimentar uma sucessão de surpresas, que é complementada pela sucessão de paisagens distintas que completam nossa distância de casa com sentimentos contemplativos” (Sales, 2019:29).

É essa contemplação da singularidade que motiva “a busca do valor de cada lugar” (Correa, 2019:33) e justifica a apreensão do turismo por meio da geografia humanista que valoriza o lugar “*locus* da ação humana”

uma vez que esta “procura um entendimento do mundo humano através das relações das pessoas com a natureza, do seu comportamento geográfico bem como dos seus sentimentos e ideias a respeito do espaço e do lugar» (Tuan, 1985:143), afora se preocupando em como a simbologia e o significado dos lugares podem afetar a organização espacial” (Anjos, 2019:135), ou seja, importa resgatar ou valorizar “o papel do ser humano e o significado do processo histórico na compreensão e explicação dos fenómenos” (Martins, 2016:10), e, assim, fomentar uma perspetiva humanista e territorial nos estudos sobre o turismo.

Trata-se de uma vertente que enfatiza os valores sociais, culturais e simbólicos; considera os recursos ecoculturais; reconhece a especificidade dos lugares e o seu papel para o turismo da pós-modernidade; e permanece alinhada com outras grandes questões da agenda dos geógrafos no âmbito do turismo, “particularmente no que diz respeito à conservação da natureza e à mudança ambiental” (Hall & Page, 2012:25).

As práticas pedestres e cicláveis compreendem diversas modalidades, refletem ligações estreitas entre lazer, turismo e desporto, emergem de forma recorrente em programas, planos e iniciativas setoriais em diversas escalas, e envolvem agentes de geometria variável. Uma vez que são atividades de nula ou reduzida emissão de carbono, configuram uma oportunidade para implementar práticas mais responsáveis e amigas do ambiente, pelo compromisso com a redução das externalidades negativas dos processos de mobilidade convencional e de apropriação/fruição de recursos, e a adoção de comportamentos adequados às características dos destinos.

Andar a pé/caminhar ou correr, porque abrange uma significativa diversidade de motivações, é sinónimo de diferentes modalidades ou formas de expressão com destaque para o pedestrianismo (Figura 1). Por sua vez, o *geocaching* é aqui assumido como um contributo inovador que pode incrementar ou complementar os passeios pedestres ou cicláveis, a descoberta do território ou o contacto com paisagens e patrimónios singulares, que de outra forma não seriam objeto de interesse para

efeito de visitação, sem menosprezar o seu potencial nos âmbitos do *marketing* territorial e da educação ambiental/patrimonial.



Fotografia: Autor

Figura 1. Pedestrianistas em Ponte de Lima, no Caminho de Santiago (2019)

O uso da bicicleta como modo de transporte, de prática desportiva e de ócio ganhou um elevado número de entusiastas nos últimos anos, com os diversos benefícios que a sua prática representa, nomeadamente a qualidade de vida e o bem-estar, a sustentabilidade ambiental e a melhoria das condições materiais em diversos territórios. Embora se reconheça a relevância da bicicleta para a mobilidade alternativa ou sustentável, em particular nos espaços urbanos, o foco deste livro é a utilização da bicicleta para efeitos de lazer e turismo (Figura 2), e não a integração da bicicleta (ou da caminhada) no contexto da mobilidade quotidiana (movimentos pendulares e deslocações ocasionais).



Fotografia: Autor

Figura 2. Cicloturistas em Vila Nova de Cerveira (2019)

Com um considerável desenvolvimento em muitos países europeus, tanto em ambientes rurais quanto não rurais, o turismo de passeio pedestre e o cicloturismo são formas de turismo sustentável que permite aos turistas usufruir experiências de elevado valor simbólico. Contudo, assume maior expressão nos ambientes de reconhecido valor natural, cultural ou paisagístico, como acontece nos espaços rurais, em geral, e nas montanhas, em particular.

O quadro de novas políticas e instrumentos de desenvolvimento (integrado, participado e territorializado), com base na valorização do capital territorial (em particular os recursos naturais, culturais e paisagísticos), abriu perspectivas ou horizontes de oportunidade para colocar no mapa do lazer e do turismo novos territórios, em função de atividades cada vez mais especializadas, personalizadas e facilitadoras de experiências singulares e intensas, para uma procura com crescente nível de exigência, conhecimento e informação. É assim que se consolida a oferta de infraestruturas e equipamentos como percursos pedestres, percursos

cicloturísticos, trilhos e centros de BTT, circuitos para *trail running* ou *power trails* para *geocaching*, entre outros.

Estas atividades podem induzir benefícios significativos quando configuradas segundo uma perspectiva de desenvolvimento sustentado dos territórios e das populações, como, por exemplo, diversificar a geoeconomia, criar empregos e novas formas de uso do solo, melhorar as infraestruturas e equipamentos de transportes, comunicações e serviços, assim como contribuir para a conservação e valorização do património natural, cultural ou paisagístico.

Como principais preocupações de investigação a desenvolver nos próximos anos indicam-se a inventariação (com georreferenciação) de atividades pedestres e cicláveis relevantes para o turismo; a distribuição geográfica de trilhos pedestres e percursos cicláveis; a identificação de novas dimensões da oferta/procura turística associada a essas atividades; a explicitação do perfil, motivações, experiências e territorialidades dos turistas de passeio pedestre e de bicicleta. Por outras palavras, trata-se de um conjunto significativo de problemas a que a pesquisa futura deve dedicar maior atenção, nomeadamente no caso de Portugal. De modo complementar, considera-se que os resultados podem contribuir quer para a formulação e implementação de estratégias de *marketing* mais adequadas e eficazes na atração e fidelização de turistas, quer para o reforço do posicionamento estratégico internacional de diversas regiões e do país como destino(s) competitivo(s) para a prática dessas atividades.

**2. PEDESTRIANISMO, PERCURSOS PEDESTRES
E TURISMO DE PASSEIO PEDESTRE**

(Página deixada propositadamente em branco)

2.1. Conceitos e dimensões basilares: sinopse do estado da arte

*Walking/hiking/trekking*¹ (Estados Unidos da América) ou *rambling* (Reino Unido), em inglês; *randonnée*, em francês; *senderismo*, em espanhol; pedestrianismo, em português, correspondem às expressões mais comuns na literatura científica, e referem-se todas à atividade de caminhar ou andar a pé em trilhos ou percursos sinalizados/marcados de forma a poderem ser utilizados, com autonomia e em segurança, por qualquer pessoa e sem recurso a técnicas de orientação.

Tovar (2010), com base nos dados apresentados por Kouchner & Lyard (2001), menciona que, para além da significativa expansão desta atividade em diversos países, o pedestrianismo envolve cerca de 3 milhões de praticantes em Itália e França, 10 milhões no Reino Unido e 30% dos suecos dedicam-se ao passeio em florestas ou caminhos rurais.

Segundo o Instituto de Turismo de Espanha (2008), o pedestrianismo apresenta-se como o mais importante segmento do turismo de montanha na Alemanha, país onde este se assume como a principal atividade de ar livre, com 34 milhões de alemães a percorrer percursos pedestres nos períodos de lazer e/ou férias. Por sua vez, os Alpes registam cerca de 10 milhões de pedestrianistas por ano.

De acordo com relatório da *Outdoor Industry Association*, referente a 2018, citado por Joyner *et al.* (2018), 146,1 milhões de americanos (49% da população) praticam uma atividade ao ar livre, estando o pedestrianismo entre as atividades mais populares (com maior taxa de participação e

¹ O termo *trekking*, também associado ao pedestrianismo, geralmente, é empregue para designar as deslocações a pé, de alguns dias, em grande parte através de carreiros ou trilhos, em áreas montanhosas sem ligação a outras vias de comunicação (Tovar, 2010).

frequência) a corrida, o *jogging* e o *trail running*. De seguida, destacam-se o ciclismo (estrada, BTT e BMX), com 47,5 milhões de praticantes, e as caminhadas, com 44,9 milhões de praticantes (Carvalho & Alves, s/d).

Diversos fatores explicam o interesse pela atividade e o crescimento do número de praticantes de pedestrianismo, destacando-se os benefícios para a saúde, o bem-estar individual e o capital social (Pearce & Butler, 2005; Hall & Page, 2006; Davies *et al.*, 2011; Wolf & Wohlfart, 2014; Hall, Ram & Shoal, 2018); o contacto com a natureza (Rollins & Rouse, 1992; Chhetri & Arrowsmith, 2002; Torbidoni *et al.*, 2005; Gómez-Martín, 2019; Li *et al.*, 2019); o contributo para a “redução no congestionamento do trânsito, poluição do ar, emissões e uso de recursos” (Ram & Hall, 2018:282); a possibilidade de realização de caminhadas ao longo de todo ou de uma parte significativa do ano em diversos países, em todas as faixas etárias e sem distinção de género (Tovar, 2010; Wöran & Arnberger, 2012; Davies, 2018; Munhyang *et al.*, 2019).

A marcação de percursos pedestres, não sendo uma novidade em países da Europa, como, por exemplo, Áustria, França, Inglaterra, assumiu uma dimensão digna de registo a partir dos anos 80 do século XX, através de entidades com interesse (não comercial) no setor, o que justifica não só o crescimento do número de percursos, como também a inclusão de ambientes geográficos cada vez mais diversos na esfera da oferta. Brandão (2012:7), com base em Quaresma e Serôdio-Fernandes (2010), assinala a dimensão da rede de percursos pedestres em França, na Alemanha (Figura 3), na Suíça e em Espanha (Figura 4), com mais de 180.000, 210.000, 50.000 e 40.000 quilómetros, respetivamente, e enfatiza os efeitos positivos “na situação económica e qualidade de vida das populações locais, onde se instalavam os percursos pedestres (Alençã *et al.*, 2010)”, através do exemplo de Espanha.



Fotografia: Autor

Figura 3. Percurso pedestre no Parque Natural de *Neckartal – Odenwald* (2020)



Fotografia: Autor

Figura 4. Sinalética com informação sobre percurso pedestre de grande rota no Parque Nacional de *Ordesa y Monte Perdido* (2020)

Segundo a *European Ramblers Association*² (ERA), a Europa é atravessada por uma rede de 12 percursos de Grande Rota ao longo de vários países (incluindo Portugal). Estes percursos, que se desenvolvem num total de quase 60.000 quilómetros, “(...) constituem eixos de uma imensa rede que integra percursos locais [regionais e nacionais], de dimensão variável e articulando-se de forma a satisfazer diferentes tipos de utilizadores. Partes destes percursos sobrepõem-se a algumas rotas históricas, como a mítica GR65, o caminho francês de peregrinação a Santiago de Compostela” (Tovar, 2010:27).

Em Portugal o desenvolvimento do pedestrianismo e a sinalização de percursos pedestres teve início na década de 90 (século XX), tal como a edição das primeiras publicações, a divulgação de normas de marcação e a organização de atividades homólogas (Rodrigues, 2004; Tovar, 2010; Carvalho, 2011).

A exclusividade de promoção e regulamentação da atividade foi atribuída à Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal (FCMP), a qual, em função do “Regulamento de Homologação de Percursos Pedestres” (2006), e tendo em vista padrões de qualidade e segurança, aprovou 267 percursos pedestres (80%, ou seja, 246 trilhos são de pequena rota³, e 20% estão integrados em grandes rotas⁴ – Figuras 5, 6, 7 e 8) a que corresponde quase 3.760 quilómetros (dos quais cerca de 65% dizem respeito a percursos de pequena rota), de um total superior a 800 projetos e perto de 8.000 quilómetros de percursos já registados (envolvendo 207 entidades promotoras e 198 concelhos), conforme

² A ERA foi fundada na Alemanha em 1969. Enquanto organismo agregador de entidades nacionais de relevo da atividade pedestrianista europeia, conta, na atualidade, com 63 organizações – que reúnem mais de 3 milhões de membros individuais – de 33 países (<https://www.era-ewv-ferp.org/about-us/>).

³ Em geral não excedem trinta quilómetros e um dia de atividade. Amarelo e vermelho são as cores utilizadas para a marcação dos percursos pedestres de pequena rota (PR).

⁴ Quando ultrapassam trinta quilómetros e se desdobram em várias jornadas. A marcação dos percursos de grande rota (GR) segue o padrão de cor branco e vermelho.

informação disponível na página web da FCMP (embora com dados reportados a 25/11/2015).



Fotografia: Autor

Figura 5. Poste com marca direcional em percurso pedestre de pequena rota junto ao Vidago *Palace* (Chaves, 2019)



Fotografia: Autor

Figura 6. Placas indicativas de grande rota pedestre em Idanha-a-Velha (Idanha-a-Nova, 2017)



Fotografia: Autor

Figura 7. Painel informativo da GR33 (Grande Rota do Zêzere) no Covão d'Ametade (Manteigas, 2018)



Figura 8. Painel informativo do PR10 (Rota do Minério) na antiga mina de São Domingos (Mértola, 2016)

Os percursos pedestres, porém, são uma realidade complexa e heterogénea uma vez que apresentam características distintas quanto à forma, dimensão, dificuldade, sinalização, marcação, segurança, impactes ambientais, gestão e distribuição espacial.

As formas mais comuns são a circular ou fechada (quando um percurso pedestre tem início e fim no mesmo local) e a linear ou aberta (sempre que o ponto de partida e o ponto de chegada de um percurso pedestre não são coincidentes), embora coexistam outros formatos, como, por exemplo, em oito, em anéis contíguos e em labirinto, bem como a possibilidade de inclusão de variantes (troço entre dois pontos distintos) e derivações ou ramais (troços que estabelecem ligação a pontos de interesse) dos percursos pedestres.

Quanto à dimensão dos percursos pedestres, a FCMP reconhece, a par das pequenas e grandes rotas, os percursos locais (PL), quando a maior parte ou a totalidade do trajeto ocorre em meio urbano, os quais são sinalizados no terreno através das cores branco e verde. No caso das pequenas rotas, a nomenclatura inclui a utilização de abreviaturas (de três letras) dos municípios e do número de registo nacional dos percursos, como, entre outras, a PR1 MCQ (Percurso das Árvores Monumentais de Monchique, em Monchique) ou a PR11 FND (Castelo Novo/Fundão – Figura 9). As grandes rotas nacionais são identificadas pela sigla GR e respetivo número de registo, como a GR30 (Grande Rota das Linhas de Torres) ou a GR34, na Serra Amarela (Figura 10), com a particularidade de que podem incluir a letra E, seguido do número de registo, quando atravessam vários países europeus, como a GR11-E9 (Caminho do Atlântico/Trilho Europeu do Atlântico ao Báltico, com cerca de 5.500 quilómetros, através de Portugal, Espanha, França, Grã-Bretanha, Bélgica, Holanda, Alemanha, Polónia, Estónia e Lituânia) ou a GR12-E7 (Caminho do Tejo/Rota Europeia ao longo de 6.000 quilómetros, por Portugal – Figura 11 –, Espanha, Andorra, França, Itália, Eslovénia, Hungria e Sérvia), entre outras.



Fotografia: Autor

Figura 9. Placa indicativa do PR11 FND, em Castelo Novo (Fundão, 2020)



Fotografia: Autor

Figura 10. Sinalética direcional da GR34 (Trilho Interpretativo da Serra Amarela), na albufeira de Vilarinho da Furna (Terras de Bouro, 2015)



Fotografia: Autor

Figura 11. Caminho do Tejo (GR12-E7), em Abrantes (2019)

A informação sobre a dificuldade (exigência física e técnica) de um percurso contempla diferentes parâmetros (extensão, desnível, tipo de terreno, características climáticas, entre outros) sendo objeto de diversos sistemas de classificação (com níveis ou graus de dificuldade). A título de exemplo, refere-se o sistema MIDE (*Método de Información de Excursiones*), o qual “classifica os percursos pedestres tendo em consideração vários aspetos agrupados em quatro itens: adversidade do meio natural, a dificuldade de orientação no itinerário, o tipo de piso/dificuldade de deslocação e a quantidade de esforço físico necessário” (Oliveira, 2016:v) – este sistema teve origem na Federação Aragonesa de Montanhismo, em 1999, e foi adotado em Espanha, desde 2002. O “Regulamento de Homologação de Percursos Pedestres” da FCMP indica que em Portugal continental os trilhos são classificados em cinco níveis, a saber: “(...) I – muito fácil; II – fácil; III – algo difícil; IV – difícil; V – muito difícil” (http://www.fcmpportugal.com/files/PercursosPedestres/RHPP_vWeb.pdf).

De acordo com a mesma fonte, “(...) a aplicação dos princípios gerais de marcação de percursos pedestres adoptados na Declaração

de Bachine (...)”, aprovada pela ERA em outubro de 2004, está na base da ação da FCMP, de que resultam exigências específicas (padrões de qualidade) no que concerne à marcação, sinalização e traçado, tendo em vista disponibilizar a informação atualizada e adequada para a orientação e segurança dos pedestrianistas, assim como para a salvaguarda dos recursos naturais, culturais e paisagísticos associados aos percursos pedestres. As marcas estão registadas e a homologação (com as fases de projeto, registo, implantação/marcação no terreno, vistoria/avaliação técnica e manutenção, respetivamente) é também da competência da FCMP.

Percursos locais de pequena rota, lineares ou circulares; circuitos de grande rota que atravessam diferentes regiões ou países; traçados comuns (partilhados) com outras atividades, designadamente as cicláveis (Figura 12), ou seja, possibilidade de utilização mista (bimodal ou trimodal) – com a particularidade de que um percurso pedestre pode estar associado a um distinto tipo de suporte como o meio aquático e, dessa forma, integrar etapas náuticas (Figura 13); ambientes geográficos contrastados (litorais, montanhosos, rurais, urbanos); perfis altimétricos que podem configurar elevados níveis de exigência física e técnica; sinalética direcional e marcação não normalizada (o que dificulta a orientação e informação dos interessados); perigo de queda de pedras, pisos escorregadios, áreas inundáveis; efeitos negativos em habitats, ecossistemas ou paisagens ambientalmente sensíveis, entre outras particularidades, são exemplos dessa diversidade. As motivações associadas à natureza estão geralmente presentes, embora a orientação e a segurança sejam dominantes nas preocupações dos pedestrianistas.



Fotografia: Autor

Figura 12. Marca da “Grande Rota da Ria de Aveiro”, na entrada do passadizo homónimo, junto ao cais de Esgueira (Aveiro, 2020)



Fotografia: Autor

Figura 13. Identificação da estação intermodal da GR33/Grande Rota do Zêzere, em Dornes (Ferreira do Zêzere, 2017)

O desenvolvimento desta atividade contempla, de igual modo, uma dimensão turística. Kouchner & Lyard (2001:5) advogam que o “passeio pedestre evolui, passando da categoria de um lazer informal para uma verdadeira acção turística, potencialmente geradora de benefícios económicos a nível local”, ou seja, o pedestrianismo pode assumir uma relevância turística quando os percursos pedestres são o motivo principal de deslocação a determinado território ou constituem um complemento – podendo servir de indutor ao desenvolvimento – de outras atividades da oferta turística, em particular nos espaços rurais e naturais (Fennel, 1999; Weaver, 2006; Tovar, 2010; Kastenholtz & Rodrigues, 2011; Newsome *et al.*, 2013; Farías & Monserat, 2014).

A Organização Mundial do Turismo, através do recente relatório *Walking Tourism. Promoting Regional Development* explicita que “O turismo de percurso pedestre é hoje uma das maneiras mais populares de experimentar um destino. Permite que os turistas se envolvam mais com as pessoas, a natureza e a cultura local. Também atende à necessidade recente dos viajantes de atividades físicas e saudáveis durante as suas viagens. Este turismo pode ser desenvolvido em qualquer lugar como oferta de turismo sustentável com investimento relativamente pequeno” (UNWTO, 2019:4).

Yael Ram e Colin Michael Hall, no editorial da *International Journal of Tourism Cities* dedicada ao tema *Walking Tourism in Cities*, reconhecem que “Caminhar é uma das atividades mais comuns realizadas pelos turistas quando viajam (Hall *et al.*, 2018). No entanto, também é uma das atividades mais invisíveis quando se trata de pesquisa turística” (Ram & Hall, 2018:281), tendo presente que os autores consideram a caminhada para recreação ou lazer, ou seja, “em que caminhar é o objetivo e não um modo [de transporte utilitário] para chegar a um determinado lugar” (*Idem, ibidem*).

2.2. Principais itinerários e resultados da investigação

Apesar da abrangência da investigação dos percursos pedestres no plano internacional, onde predominam os estudos referentes aos impactos ambientais, efeitos na saúde, capacidade de carga dos trilhos, valor educacional, efeitos positivos ou constrangimentos para as populações locais, relevância das áreas naturais – através de autores, como, por exemplo, Rocha *et al.* (2013); Deluca & King (2014); Svobodova *et al.* (2019); Marion & Wimpey (2017); Miller *et al.* (2017); Munhyang (2019) –, a pesquisa sobre a experiência, satisfação, motivação e perfil do turista de passeio pedestre não ocupa um lugar destacado ou não é abundante e em diversos casos é no contexto da investigação sobre espaços protegidos/classificados que se encontram resultados significativos a esse respeito.

Torbidoni *et al.* (2005:51), citados por Carvalho & Alves (s/d), mencionam vários estudos sobre o uso recreativo de áreas naturais com realce nas motivações para as escolhas dos visitantes, incluindo a natureza, as relações sociais, a condição física, a aprendizagem; na definição geral do perfil do visitante; bem como na classificação dos visitantes de acordo com a atitude, motivação e preferências na escolha de infraestruturas e paisagens. Outros estudos sobre a procura de lazer valorizam, de igual modo, as interações entre os aspetos anteriormente referidos, como a qualidade das paisagens e satisfação dos visitantes, a acessibilidade e área visitada, a adequação física e atividade de lazer, e as características do visitante e uso recreativo (Wolf *et al.*, 2012; Ólafsdóttir & Runnström, 2013; Havlick *et al.*, 2016; Kulczyk *et al.*, 2018; Peterson *et al.*, 2018, entre outros).

Em Portugal a produção científica sobre percursos pedestres ou pedestrianismo revela temas de pesquisa, como, entre outros, a concepção/implementação/planeamento (Cunha, 2013; Silva, 2013; Simas, 2015; Gancho, 2018); avaliação de impactos ambientais (Dias, 2013); capacidade de carga (Monteiro, 2010); gestão/avaliação/perceção de riscos (Neves, 2010; Gomes, 2013); caracterização e avaliação (Freitas, 2018); avaliação de

percursos pedestres homologados (Brandão, 2012); levantamento/avaliação/potencialidades de geopatrimônio (Brandão, 2009; Santos, 2014; Vieira *et al.*, 2018); identificação de perfis dos praticantes (Melo, 2013); experiência turística (Teixeira, 2018); *marketing* de turismo de natureza (Pereira, 2014); avaliação (por parte dos pedestrianistas) de qualidades paisagísticas de um percurso pedestre (Sales, 2015; Cordeiro, 2017); instrumento de aprendizagem (Capucho, 2009); educação ambiental (Jorge, 2011).

Como principais evidências destacamos a diversidade de áreas disciplinares com interesse neste tema, a preponderância de estudos de escala local e de análises exploratórias (a maioria com reconhecidas limitações teóricas, metodológicas e/ou empíricas), e a fraca expressão de pesquisas centradas no turismo, em geral, e na geografia do turismo, em particular.

Com efeito, a investigação científica nacional dedicada ao turismo de passeio pedestre não é significativa. Ainda assim, merecem referência trabalhos pioneiros realizados neste âmbito.

É o caso da dissertação de mestrado (em Gestão e Desenvolvimento em Turismo) de Áurea Rodrigues (2004), com o título “Trilhos pedestres e turismo: uma análise exploratória ao mercado dos trilhos pedestres em Portugal”. Apoiada em 300 inquéritos – 100 realizados em Lisboa e Porto, aos “não pedestrianistas (nacionais)” e 200 ministrados em seis áreas-amostra (Arouca, Borba, Buçaco, Covilhã, Terras de Bouro, São Jacinto), para o caso dos “pedestrianistas portugueses e pedestrianistas de outras nacionalidades” (Rodrigues, 2004:186) –, a autora procedeu a uma análise da procura e obteve informação sobre características, comportamentos e atitudes desses três grupos de inquiridos. Como principais conclusões, salienta que “os pedestrianistas indicaram possuir um comportamento mais ecológico no quotidiano, comparativamente aos não pedestrianistas”, incluindo “a deslocação frequente de bicicleta ou a pé” (Rodrigues, 2004:164), bem como demonstra que “Os pedestrianistas portugueses inquiridos provêm, na sua maioria, da faixa litoral

e apresentam uma tendência para frequentarem trilhos pedestres com alguma proximidade da região onde habitam. Em comparação com os pedestrianistas estrangeiros, os portugueses utilizam menos infra-estruturas turísticas (alojamento) e efectuam menos gastos no local, evidenciando uma maior tendência para o excursionismo. No entanto, sentem uma maior necessidade de serem acompanhados por guias” (Rodrigues, 2004:190).

Por sua vez, a dissertação de mestrado de Zília Tovar (2010) – “Pedestrianismo, percursos pedestres e turismo de passeio pedestre em Portugal” –, realizada no âmbito da Gestão Estratégica de Destinos Turísticos, apresenta uma análise detalhada sobre as atividades de pedestrianismo, os percursos pedestres homologados e a oferta de turismo de passeio pedestre, com a particularidade de abranger programas de operadores nacionais e internacionais. De entre os resultados de maior relevância da pesquisa, Tovar (2010) clarifica que a oferta de percursos pedestres homologados – tal como a atividade de pedestrianismo – é maior em áreas de montanha e de elevado interesse natural (como a Rede Nacional de Áreas Protegidas e a Rede Natura 2000); destaca, como principais destinos de turismo de passeio pedestre o Algarve, o Parque Nacional da Peneda-Gerês e o Parque Natural de Sintra-Cascais; e reconhece que as Aldeias do Xisto, com os Caminhos do Xisto (Figura 14), são um destino de turismo de passeio pedestre com grande potencial de desenvolvimento.



Fotografia: Autor

Figura 14. Caminho do Xisto em Cerdeira (Lousã, 2014)

Embora não centradas exclusivamente no turismo pedestre, mas com alguns dados de interesse para o conhecimento desta temática, estão as contribuições de Gomes (2013), Sousa (2013) e Rodrigues (2018), entre outros.

Segundo Gomes (2013:28), “Um estudo realizado sobre TER [Turismo em Espaço Rural] e TN [Turismo de Natureza] em Portugal (IESE, 2008) revela que os percursos pedestres são a principal oferta de animação, presente em mais de dois terços das unidades de TER/TN (68,4%). Na mesma linha, os estudos na RAM [Região Autónoma da Madeira] referem também que os percursos pedestres são praticados por 41% dos visitantes em férias (ECAM, 2010). Acresce que além de serem produto muito procurado, são também capazes de proporcionar uma experiência muito satisfatória - avaliada como Excelente (28%) ou Boa (54%) pela maioria dos praticantes (Domp, 2002)”.

Neste particular as veredas (antigos caminhos) e as levadas (canais de distribuição de água, para rega ou consumo, com mais de um milhar de quilómetros) são o rosto de maior visibilidade dos percursos pedestres (Figura 15) e da oferta diferenciada de turismo de natureza da Ilha da Madeira, conforme menciona o trabalho de Sousa (2013).



Fotografia: Autor

Figura 15. Percurso pedestre da Levada do Caldeirão Verde (Santana, 2011)

Rodrigues (2018), igualmente no âmbito de uma investigação sobre turismo de natureza e sua relevância para o desenvolvimento e a revitalização de territórios rurais e áreas naturais classificadas, apresenta resultados sobre os percursos pedestres da Serra da Lousã, após a realização de entrevistas aos agentes de animação turística, com o propósito de analisar as características da oferta e da procura, a sustentabilidade das práticas realizadas, a qualidade das infraestruturas e serviços existentes, e as oportunidades e obstáculos ao crescimento desta tipologia turística, os quais refletem assimetrias espaciais de oferta, fragilidades em matéria de marcação, limpeza e comunicação, e ausência de estratégias e ações de base colaborativa.

Em síntese, a investigação nacional tem privilegiado análises exploratórias com ênfase na oferta ou procura e em escalas locais/regionais, estando em falta uma abordagem integrada capaz de incluir práticas, experiências e territorialidades dos turistas em Portugal.

2.3. Caminhos de peregrinação: religião, espiritualidade, cultura e natureza

Uma outra pertinente dimensão relacionada com esta temática diz respeito aos caminhos de fé/peregrinação. Não sendo uma novidade, pois as deslocções pedestres por inspiração/motivação religiosa ou espiritual são conhecidas e estão documentadas desde há vários séculos, tendo sido algumas dessas rotas utilizadas para a marcação de percursos pedestres – como a já indicada GR65 (caminho francês de peregrinação a Santiago de Compostela) – pelo menos assumiram recentemente uma maior visibilidade no quadro de preocupações de segurança, informação e apoio aos peregrinos e caminhantes não religiosos (os quais representam um peso crescente no conjunto dos que realizam esses caminhos), em especial com a marcação, através de sinalética própria (diferenciada face aos percursos pedestres), e certificação de itinerários, bem como da salvaguarda e valorização patrimonial.

Há que referir que a peregrinação⁵ corresponde a uma deslocção para locais qualificados como sagrados, que ocorre por motivações religiosas ou espirituais relacionadas com diversos sistemas de crenças, sendo considerada como “(...) uma das formas mais antigas de atividade turística (...)” (Das & Islam, 2018:242). Para Kato (2018:233), “Hoje, a noção de peregrinação pode ser mais amplamente aplicada a viagens a locais espirituais, festivais, memoriais, santuários (religiosos, seculares), espaços desportivos e de eventos, além de construções sagradas”.

É neste contexto que o fenómeno da peregrinação a pé assume especial interesse, reconhecendo de igual modo, como refere Santos (2006:76), com base no “(...) entrecruzamento de motivações (...)”, o

⁵ Segundo Nadais (2010:16), “Os principais centros de peregrinação cristã são, na actualidade, Jerusalém, Roma, Lourdes, Fátima e Santiago de Compostela. No entanto devemos ressaltar que, desde a fundação do Cristianismo no Continente Americano, ainda devemos destacar Guadalupe (no México), Aparecida (no Brasil) e Luján (na Argentina)”.

carácter cada vez mais “(...) complexo e multifacetado da peregrinação (e também do turismo religioso⁶), podendo encontrar-se ao longo da miríade de percursos religiosos (mas também, frequentemente, culturais, ambientais, etc.), novos e velhos peregrinos, coexistindo antigas tradições de deslocação, em resultado de promessas, ou objectivos de salvação, com finalidades pós-modernas de fuga ao quotidiano urbano ou de busca radical de novos horizontes de transcendência”.

Kato (2018) com o intuito de “conceptualizar o turismo pedestre como um agente capaz de facilitar a formação de uma comunidade preocupada com a sustentabilidade, assim como de recomendar um turismo ambientalmente mais sustentável”, apresenta um estudo de caso classificado, em 2004, como Património Mundial: os locais sagrados e rotas de peregrinação da cordilheira de *Kii*, no centro-leste do Japão, e defende que na atualidade os caminhantes (os “peregrinos modernos”), utilizam esses trilhos “(...) para fins espirituais e estabelecem parâmetros particulares para o serviço turístico, instalações e experiência” (Kato, 2018:232), ou seja, a procura inclui também motivações não religiosas (autorrealização, saúde e bem-estar).

Na verdade trata-se de uma rede de cinco trilhos que conduzem a três grandes santuários, localizados na extremidade meridional da península de *Kii*. Como esclarece o citado autor, «Os trilhos foram estabelecidos durante o século XII, à medida que a viagem se tornou popular para nobres e civis dentro e ao redor da antiga capital de Quioto. O fim da península foi considerado como “o outro mundo” e, portanto, a viagem de volta, que levava até três meses, tornou-se uma “experiência de renascimento”» (*Idem, ibidem*). Para a UNESCO (2020a), esses “(...) três locais sagrados e a floresta circundante são expoentes de uma antiga

⁶ Ambrósio (2017:325), recorre a Cunha (1997), para lembrar que “(...) na designação de turismo religioso podem incluir-se não só as grandes manifestações religiosas e as peregrinações aos lugares santos, mas também as festas e romarias que abrangem importantes aspetos etnográficos, associados à animação popular”.

tradição de sacralização das montanhas (...)", com a particularidade de receberem "(...) anualmente cerca de 15 milhões de pessoas por razões religiosas, ou para praticar caminhadas".

Ainda no plano internacional, o estudo de Das & Islam (2018:244), sobre a peregrinação Hindu na Índia, indica que "Como parte da sua obrigação ritual e religiosa os peregrinos percorrem curtas e longas distâncias até os locais de peregrinação. (...) Em alguns casos, particularmente os locais de peregrinação no norte dos Himalaias, a única maneira de chegar aos santuários é a pé", e revela "(...) um aumento no número de turistas de aventura ou turistas culturais (Singh 2004)" para locais sagrados Hindus, o que conduziu a modificações de diversos trilhos, em especial nos Himalaias, para promover o turismo religioso e facilitar a caminhada (com a redução do nível de dificuldade, mas mantendo a autenticidade da experiência para os peregrinos).

Por sua vez, os caminhos de peregrinação a Santiago de Compostela⁷ são um dos exemplos mais significativos de como os itinerários religiosos (e culturais) estão a assumir uma dimensão turística crescente, mas também um papel cada vez mais destacado nas estratégias e ações planeadas de desenvolvimento local e regional, para o que contribuiu o seu reconhecimento internacional, quer no quadro do Conselho da Europa, como Itinerário Cultural Europeu, quer no seio da UNESCO, como Património Mundial da Humanidade. A primeira referência é o resultado do Conselho da Europa, em 1987, ter declarado o Caminho de Santiago como primeiro Itinerário Cultural Europeu⁸. A segunda

⁷ Os supostos restos mortais do apóstolo bíblico Santiago são venerados na Catedral de Compostela. "Mais de 300.000 pessoas por ano percorrem a rota de peregrinação mais antiga da Europa, a pé, de bicicleta ou a cavalo", conforme assinala o site <https://www.caminodesantiago.gal/pt>. De acordo com esta fonte, "A rede pública de albergues do Caminho de Santiago na Galiza abarca 69 centros e mais de 3.000 vagas".

⁸ Evocam temáticas da memória, da história, do património e da identidade da Europa, como contributo para a compreensão da atual diversidade cultural e como recurso de desenvolvimento cultural, económico e social para a melhoria do quadro de vida das populações. Em meados de 2020 o Conselho da Europa conta com 38 itinerários cultu-

referência decorre das decisões, tomadas em 1993 e 1998, de incluir na Lista do Património Mundial, o Caminho de Santiago, em Espanha e França, ou seja, o caminho seguido pelos peregrinos desde a fronteira franco-espanhola até à cidade de Compostela⁹, com mais de 1.800 edifícios religiosos e civis de interesse histórico, bem como as quatro rotas utilizadas pelos peregrinos em França, antes de alcançar Espanha, nas quais permanecem cerca de setenta elementos patrimoniais associados à peregrinação (igrejas, santuário, catedrais, albergues, pontes, entre outros), em particular entre os séculos XI e XV, de valor excepcional – pois, como lembra a UNESCO (2020b), “Durante toda a Idade Média, Santiago de Compostela foi o local de peregrinação mais importante da cristandade, onde milhares de devotos de toda a Europa participaram”, mantendo-se como rota de peregrinação por mais de um milénio (Figura 16). Recentemente, em dezembro de 2015, a UNESCO aprovou uma extensão dos Caminhos de Santiago de Compostela em França e no Norte de Espanha (com inclusão de uma rede de quatro rotas, o que perfaz cerca de 1.500 quilómetros).

rais certificados, dos quais 15 com representação em Portugal – Itinerários do Românico; Caminhos da Vinha; Caminhos da Oliveira; Rota Europeia do Património Judaico; Caminhos da Arte Rupestre Pré-Histórica; Rota Europeia da Cultura Megalítica; Rota Europeia das Abadias Cistercienses; Rota Europeia dos Cemitérios; Rota do Legado Andaluz; Rota do Imperador Carlos V; Itinerário Europeu das Cidades Termas Históricas; Rede de Arte Nova; *Destination Napoleon*; Rota Europeia do Património Industrial, para além dos Caminhos de Peregrinação a Santiago de Compostela.

⁹ Em dezembro de 1985 a cidade velha de Santiago de Compostela foi inscrita na referida Lista.



Fotografia: Autor

Figura 16. Peregrinos e visitantes em Santiago de Compostela (2019)

Conforme assinalam Mróz & Mróz (2013:376), “O Caminho de Santiago, atualmente a rota cultural e de peregrinação mais reconhecida do mundo, é percorrido por cidadãos de mais de 180 países ao longo do ano” e “(...) tem mais de 80.000 km”. Como demonstra Lois González (2013:1), no decurso das últimas décadas, o Caminho de Santiago esteve no centro das preocupações de “(...) uma grande variedade de órgãos públicos que embelezaram e renovaram o seu património, um processo moldado por inúmeros interesses e refletindo uma substancial diversidade de ideologias e interação de identidades territoriais”, ao mesmo tempo que cresceu o número de peregrinos em “(...) busca por experiências inusitadas, viagens lentas, contemplação da paisagem, aprendizagem sobre história e cultura e conhecer novas pessoas. No entanto, a experiência do Caminho está atualmente associada a um conteúdo multicultural e multi-religioso”.

Sousa *et al.* (2017:795) reconhecem, igualmente, que “As diferentes motivações identificadas nos estudos realizados no caso concreto dos Caminhos de Santiago convergem com a ideia geral de que o turismo de peregrinação não ocorre necessariamente por motivos religiosos e demonstram que é muito ténue a diferença entre peregrinos e turistas,

já que os Caminhos de Santiago são marcados por aspetos naturais, históricos, religiosos e culturais que são normalmente apreciados tanto por peregrinos como por turistas”, isto é, as motivações dos peregrinos “(...) tendem a ser mais espirituais e de carácter experiencial” (*Idem*:789).

O *Plan Estratégico del Xacobeo 2021*¹⁰, elaborado pela Junta da Galiza, disponibiliza alguns resultados importantes de diagnóstico sobre o Caminho de Santiago, com base num questionário a mais de 400 peregrinos de 33 nacionalidades diferentes, na sua chegada a Santiago de Compostela. Quanto à experiência no caminho, 98,8% dos peregrinos recomenda fazer o Caminho de Santiago; a experiência global do caminho corresponde a uma nota média de 9.58 em relação a uma escala máxima de 10 pontos – com valores mais elevados no caso dos peregrinos estrangeiros (9.67) e dos mais jovens (9.71). Em relação aos atributos positivos do caminho, os peregrinos enfatizam a paisagem (65,5%), a gastronomia (51,1%) e o património (39,5%). No que concerne ao tópico sobre a experiência de acolhimento em Santiago de Compostela, a classificação média corresponde a 8,7 pontos (em 10). Por último, a constatação de que a marca “*Xacobeo*” é bastante conhecida em Espanha, mas perde notoriedade no estrangeiro (apenas 46,8% dos peregrinos internacionais conhecem o “Ano Jacobeu”). Por outro lado, são apresentadas previsões de crescimento do número de peregrinos, a saber: de 327 mil, em 2018, para 502 mil, em 2021 – dos quais 285 mil, ou seja, 56.8% serão estrangeiros. Em 2004 (Ano Santo) foram contabilizados cerca de 180 mil peregrinos, e entre 2005 a 2009 esse valor oscilou entre aproximadamente os 90 mil e os 150 mil peregrinos (Nadais, 2010); do emprego (cerca de 11.500 postos de trabalho a tempo inteiro em quatro anos) e da economia (superior a 600 milhões de Euros), isto com um investimento de 247 milhões de Euros até 2022.

¹⁰ Os anos Jacobeus são aqueles em que o dia do apóstolo Santiago Maior (25 de julho) coincide com um domingo.

Em Portugal os percursos mais utilizados pelos peregrinos (viajantes a pé) de inspiração religiosa ou de outra natureza (cada vez em maior número) que pretendem dirigir-se à Catedral de Santiago de Compostela são o “Caminho Central” e o “Caminho Interior”.

O “Caminho Central”, também conhecido como “Caminho Português de Santiago”, tem início em Lisboa, percorre cerca de 625 quilómetros, com passagem em Santarém, Tomar (Figura 17), Coimbra, Águeda, São João da Madeira, Porto, São Pedro de Rates (onde tem início uma variante, designada “Caminho da Costa”, até Caminha e Redondela ou até Valença), Ponte de Lima, Valença, e já na Galiza, através de Tui, Pontevedra, Valga, entre outros locais, antes de chegar à Catedral de Santiago de Compostela.

O “Caminho Português Interior” começa em Viseu e segue até Chaves – com passagem em Castro de Aire (Figura 18), Lamego, Santa Marta de Penaguião, Peso da Régua, Vila Real, Vila Pouca de Aguiar –, para depois de atravessar a fronteira, perto de Verín, ligar “(...) à Via da Prata (percurso que se inicia em Sevilha)”, ou seja, “(...) o peregrino percorre cerca de 385 km, dos quais 205 km em solo português e 180 km em território galego” (Freitas, 2018:43). Na última década tem estado no centro de preocupações e iniciativas da parte desses oito municípios, na sequência da “(...) formalização de um protocolo de cooperação para a marcação e dinamização do CIPS, (...) que abrange mais de 160 km de território” (*Idem, ibidem*).



Fotografia: Autor

Figura 17. Placa do “Caminho Central” em Tomar (2019)



Fotografia: Autor

Figura 18. Sinalização do “Caminho Interior” em Castro de Aire (2018)

Da restante geografia dos Caminhos de Santiago em território nacional, merece ainda referência o designado “Caminho do Este”, o qual, de acordo com painéis informativos implantados em diversos locais de passagem, terá início em Tavira, de onde avança através de Castro

Marim, Alcoutim, Mértola, Monsaraz, Estremoz, Crato (Figura 19), Castelo Branco, Alcongosta, Belmonte, Guarda, Pinhel, Vila Nova de Foz Côa, Mirandela e Chaves, seguindo, já em Espanha, por Verín e Ourense, para culminar em Compostela.



Fotografia: Autor

Figura 19. “Caminho do Este” em Flor da Rosa (Crato, 2019)

O reconhecimento dos Caminhos de Santiago como instrumento de promoção e desenvolvimento económico das comunidades locais, a necessidade de uniformizar e promover de modo integrado e articulado os diversos percursos e caminhos, bem como a preocupação quanto ao apoio, informação e segurança dos peregrinos, entre outros motivos, está na origem de legislação específica para a certificação dos itinerários (e explica também a génese de novos atores institucionais como a Federação Europeia dos Caminhos de Santiago ou a Federação Portuguesa do Caminho de Santiago).

O Decreto-Lei n.º 51/2019, de 17 de abril, atribuiu competências à Direção-Geral do Património Cultural (DGPC) e ao Turismo de Portugal (TP), no que diz respeito à salvaguarda do património cultural e à sua promoção, respetivamente, ao mesmo tempo que instituiu a criação de um órgão consultivo, com representantes de entidades políticas,

religiosas e civis, para apoiar a Comissão de Certificação (a quem compete coordenar, no plano nacional, os procedimentos de certificação, mediante requerimento da respetiva entidade gestora, dos referidos itinerários).

Pretende-se salvaguardar, valorizar e promover os diversos itinerários de peregrinação que integram o Caminho de Santiago de Compostela em Portugal, ou seja, a delimitação dos itinerários é considerada a pedra basilar “para o reconhecimento e preservação do património cultural e natural associado ao Caminho de Santiago e para assegurar os serviços adequados de apoio aos peregrinos” (Diário de República n.º 76/2019, Série I de 2019-04-17, p. 2172).

O processo inclui a aplicação obrigatória de regras de sinalização e a aprovação de um plano de gestão e valorização do itinerário que deve ter escala supramunicipal e carácter ininterrupto, entre outros critérios aplicáveis no âmbito da referida certificação. Cabe ainda ao Turismo de Portugal, I. P., gerir a marca nacional registada sob a denominação «Caminho de Santiago Certificado», detida em regime de compropriedade com a DGPC, que se destina ao uso exclusivo dos itinerários certificados.

Por fim, como exemplo de um circuito de pendor marcadamente religioso, indica-se os Caminhos de Fátima, isto é, os percursos utilizados pelos peregrinos (e não só) rumo ao Santuário de Nossa Senhora de Fátima, na Cova da Iria, e a outros locais associados ao mesmo fenómeno, com a particularidade de coincidirem com os Caminhos de Santiago em diversas regiões. Nas últimas duas décadas foram desenvolvidas diversas ações, como, por exemplo, a sinalização de caminhos (marcos e/ou setas azuis) ou a disponibilização de informação em diversos suportes, para melhorar as condições de segurança e prestar apoio aos peregrinos. Um dos percursos mais recentes corresponde à Rota Carmelita, desde o Carmelo de Santa Teresa até ao Santuário de Fátima, através dos concelhos de Coimbra, Condeixa, Penela (Figura 20), Ansião, Alvaiázere e Ourém, ao longo de aproximadamente 110 quilómetros.



Fotografia: Autor

Figura 20. Sinalização da Rota Carmelita no Rabaçal (Penela, 2019)

2.4. Novas tendências: festivais de caminhadas, geocaminhadas e passadiços

De entre as facetas mais recentes do pedestrianismo, apesar do escasso interesse que despertou até ao momento no seio da comunidade científica, encontram-se os festivais de caminhadas. Na ótica de eventos, considerando os efeitos positivos que se materializam na atração visitantes, aumento do seu tempo de permanência nos destinos, mitigação da sazonalidade na procura do território e aprofundamento da interação entre residentes e turistas, podem desempenhar também um papel decisivo na dinamização e valorização dos percursos pedestres.

Os festivais de caminhadas emergem em programas estruturados, com dois ou mais dias de atividades contínuas e imersivas nos territórios. No plano internacional destacam-se diversos festivais de caminhadas na Suíça, Reino Unido e Ilhas Canárias, entre outros, pelo prestígio, dimensão e crescimento assinaláveis. De entre os eventos de maior escala e com mais edições contínuas em Portugal contam-se o “*Walking*

Festival Ameixial” e o “Pampilhosa da Serra *Walking Weekend*”. Para exemplificar a importância e projeção dos festivais de caminhadas na dinamização e valorização dos recursos ecoculturais dos territórios, sobretudo em contexto rural e/ou de montanha, é fundamental referir que em 2019 foram realizados 119 eventos dedicados no Reino Unido, estando agendados cerca de uma dezena de festivais de caminhadas em Portugal para o ano de 2020, dos quais dois correspondem a novos eventos com a particularidade de ocorrerem em parques naturais: Vale do Tua (Alijó, Carrazeda de Ansiães, Vila Flor, Murça e Mirandela) e Arrábida (Palmela, Setúbal e Sesimbra) – mas, entretanto, quase todos adiados para 2021, por causa da pandemia de COVID-19.

O “Festival de Caminhadas do Ameixial” é porventura o mais antigo do país, uma vez que a primeira edição remonta ao ano de 2013. Em 2019 (de 26 a 28 de abril) decorreu a sétima edição, com a particularidade de integrar o calendário “Algarve *Walking Season*” (AWS) – tal como o “Festival de Caminhadas de Alcoutim e Sanlúcar de Guadiana” (8 a 10 de março) e o “Barão de São João *Walk & Fest*” (1 a 3 de novembro) –, uma iniciativa da Cooperativa para o Desenvolvimento dos Territórios de Baixa Densidade, em parceria com a Região de Turismo do Algarve, para a promoção integrada dos festivais de caminhadas no Algarve. O programa compreende caminhadas para diversos públicos, *workshops*, palestras, momentos de relaxamento, ações de arte pública e animação musical, ações de recuperação do património cultural da região e até ações solidárias (como aconteceu, em 2018, quando receitas das inscrições reverteram para promover uma ação de reflorestação em territórios da Pampilhosa da Serra afetados pelos incêndios de 2017).

O “Pampilhosa da Serra *Walking Weekend*” tem como âncora a rede de percursos pedestres (nove percursos de pequena rota, com mais de 80 quilómetros de extensão, e três grandes rotas: Zêzere, Aldeias do Xisto e Aldeias Históricas, no território – Figura 21) bem como a diversidade paisagística em que sobressaem Aldeias do Xisto, geossítios do Geoparque Naturtejo da Meseta Meridional e sítios da Rede Natura 2000 (Complexo do Açor).



Fotografia: Autor

Figura 21. Sinalética da GR33 e do PR4, em Janeiro de Baixo (Pampilhosa da Serra, 2017)

Em quatro edições o evento contou com 439 participantes (em sentido crescente de 2016 até 2019), os quais apresentam, na maior parte, idade entre 20 e 59 anos (75%), sendo de origem nacional (em 99% dos casos) e tendo como proveniência principal a Região Centro e a Área Metropolitana de Lisboa (85% do total). Uma vez que 79,3% dos pedestrianistas participaram nos três dias do festival – e menos de 11% do total de inscritos reside em Pampilhosa da Serra – é evidente a dimensão turística desse evento (Carvalho & Alves, s/d).

Por outro lado, as geocaminhadas refletem a complementaridade do *geocaching* com os percursos pedestres, englobando quer percursos pedestres (ou cicláveis) onde existem ou foram adicionadas *geocaches* (ou *caches*), quer redes de *geocaching* planeadas e instaladas estrategicamente em percursos pedestres ou cicláveis homologados ou em fase de homologação. No primeiro caso, o site nacional “GeoCaminhadas” é um portal especializado na divulgação e pesquisa de percursos com *caches* ou conjuntos de *caches*, onde é possível obter informação sobre os trilhos pedestres (designação, local, forma, dimensão) e as *caches* (dificuldade de terreno, favoritos). As *caches*, porém, podem resultar de

um processo planeado para instalar uma rede de *geocaching* em trilhos pedestres e/ou cicláveis (Figura 22), e nesse caso correspondem a um exercício intencional tendo em vista dinamizar os percursos e atrair visitantes aficionados de *geocaching*.

Importa clarificar que o *geocaching* é uma atividade recreativa ao ar livre que consiste em encontrar objetos georreferenciados (*geocaches*), escondidos em locais públicos, a partir do acesso aos dados (descrição de cada *cache* e respetivas coordenadas geográficas) publicados no site *geocaching.com* (Fernandes, 2013b) e recolhidos pelos utilizadores com um dispositivo com sistema recetor de GPS, que em seguida registam e compartilham a sua visita/experiência com a comunidade *geocacher* (Rosário *et al.*, 2019).



Fotografia: Autor

Figura 22. Geocache “escondida” em poste do PR1 de Góis, na proximidade de Aigra Velha (2017)

A evolução desta atividade é bastante significativa e está relacionada com a incorporação das novas tecnologias de localização nos dispositivos móveis. Se no início de 2012 o número de *geocaches* estava próximo de 1.600.000 (Fernandes, 2013b), no final de 2019 encontravam-se ativas

cerca de 3.000.000 de *geocaches* no mundo (de acordo com a informação disponível no site *www.geocaching.com*). No mesmo intervalo de tempo, segundo as referidas fontes, o número aproximado de *geocachers* passou de 5.000.000 para 15.000.000. Portugal acompanhou esse crescimento e na atualidade estão registadas perto de 76.000 *geocaches* e praticam *geocaching* cerca de 52.000 pessoas – no final de 2011, o número de *caches* e *geocachers* correspondia a 17.000 e a 13.000, respetivamente.

O *geocaching* está associado a diversos benefícios ou efeitos positivos uma vez que divulga locais de importância patrimonial; incrementa o *marketing* territorial (Fernandes, 2013b); complementa ou fomenta a prática de outras atividades, em especial pedestrianismo, BTT, cicloturismo, observação da natureza; permite obter informação sobre as visitas/experiências, estando essa interação plasmada nos registos (imagens e comentários associados); incentiva o exercício físico e as atividades de aprendizagem (Gilburn, 2019); promove benefícios de saúde e bem-estar (Cord *et al.*, 2015; Battista *et al.*, 2016); atrai e educa visitantes (Boulaire & Hervet, 2012; Alves & Carvalho, 2015; Boys *et al.*, 2017); permite a realização de ações de educação ambiental (Christie, 2007; Robinson, 2011) e desenvolve a consciência ambiental dos praticantes (Burns, 2013; Adanali & Alim, 2019).

Esta atividade, porém, pode ser utilizada com o propósito de diferenciar territórios e valorizar o seu património natural, cultural ou paisagístico, assumindo-se, de igual modo, como ferramenta educativa. É assim que introduzimos e temos desenvolvido o *biocaching* enquanto exemplo inovador de aplicação recente do *geocaching* com uma vertente pedagógica e de sensibilização ambiental, “(...) o qual pode resultar da instalação de *geocaches* em locais de elevado valor ou interesse biológico ou da criação de materiais para públicos-alvo específicos, praticantes de *geocaching* ou não, inseridos em atividades de lazer, de enriquecimento curricular ou de ocupação de tempos livres” (Alves & Carvalho, 2015:103).

A oferta de percursos pedestres ou a possibilidade de realizar caminhadas ao ar livre inclui estruturas cada vez mais diversas, destacando-se nos últimos anos os passadiços, quer no interior (por rios, cascatas, praias fluviais, florestas), quer no litoral (através de praias, dunas, falésias, lagoas, lagunas, salinas, estuários), bem como as ecopistas (em resultado da requalificação de canais ferroviários abandonados em diferentes regiões) – assunto a desenvolver no ponto seguinte deste trabalho, uma vez que constitui, de igual modo, uma parte relevante, talvez a maior e mais qualificada rede, da oferta nacional de percursos cicláveis.

Os passadiços são estruturas em madeira num plano elevado em relação ao nível de base (solo ou água) concebidos para o contacto com a natureza, a contemplação dos seus elementos diferenciadores e a vivência de experiências de elevado valor simbólico.

Inseridos em trilhos pedonais e/ou cicláveis, ou como oferta autónoma de atividade física, os passadiços permitem caminhar ao ar livre, andar de bicicleta ou correr na natureza e percorrer/fruir paisagens também em locais antes inacessíveis à circulação pedestre ou ciclável (onde não havia percursos, rotas ou trilhos), ao mesmo tempo que podem desempenhar um papel de enorme alcance nomeadamente quando evitam a degradação de sistemas dunares e arribas (Figura 23).



Fotografia: Autor

Figura 23. Passadiço de São Martinho do Porto (Alcobaça, 2018)

Frequentemente são acompanhados de estruturas de apoio e informação ao visitante, tais como áreas ou patamares de descanso com mobiliário adequado, que em certos casos funcionam como miradouros; espaços de observação de fauna; sinalética direcional; painéis explicativos de fauna e flora (Figura 24); painéis interpretativos de locais a visitar; leitores de paisagem. De igual modo, têm beneficiado o acesso a pessoas com dificuldades motoras ou com outro tipo de necessidades especiais, o que pode constituir condição obrigatória para candidaturas a programas relacionados com o turismo.



Fotografia: Autor

Figura 24. Painel informativo sobre a flora endémica da Barrinha de Esmoriz/ Lagoa de Paramos em Esmoriz (Ovar, 2020)

Em Portugal o caso de maior sucesso/visibilidade encontra-se em Arouca e corresponde aos Passadiços do Paiva (Figura 25), no coração do Geoparque homónimo e no contexto da Rede Natura 2000 (Sítios de Importância Comunitária Rio Paiva; Serras da Freita e Arada; Serra de Montemuro).



Fotografia: Autor

Figura 25. Pormenor dos Passadiços do Paiva (Arouca, 2018)

Trata-se de um percurso maioritariamente suspenso de madeira, na margem esquerda do rio Paiva, com 8.700 metros de extensão, em forma linear e com nível de dificuldade elevado, que liga as praias fluviais do Areinho e da Espiunca. Esta estrutura, aberta ao público desde 20 de junho de 2015, recebeu mais de um milhão de visitantes¹¹ e foi reconhecida através de diversos prémios nacionais e internacionais, com destaque para os Prémios Mundiais do Turismo (*World Travel Awards*) nas categorias de “Melhor Projeto Europeu de Desenvolvimento Turístico” e “Melhor Projeto Europeu de Atração Turística de Aventura”, de 2016 a 2019.

O elevado número de visitantes, que chegou a atingir cerca de 8.000 pessoas por dia em 2015, a par da vulnerabilidade do território aos incêndios florestais – com os episódios de 2015 e 2016 foi necessário proceder ao encerramento temporário de uma parte ou da totalidade dos passadiços – levaram a entidade gestora a implementar ações de reabilitação da estrutura e medidas para melhorar a acessibilidade do local, controlar e limitar o número de utilizadores (a entrada passou a ser paga e limitada a 3.500 pessoas por dia a partir de 2016 e a 2.000 pessoas por dia desde 2018) – através de uma plataforma *online* que permite reserva e compra de ingressos, entre outras funcionalidades (Bernardo, 2018) –, reforçar a segurança dos visitantes, e melhorar a experiência turística (Correia e Homem, 2018; Lopes, 2019). Desde maio de 2018 decorrem obras de construção de uma ponte pedonal suspensa, com cerca de 500 metros de vão sobre o rio Paiva, junto ao geossítio da cascata das Aguieiras e na proximidade da garganta do Paiva. A nova estrutura “transparente”, a que corresponde um investimento total de 1,8 milhões de euros (com o apoio do PROVERE), ficará integrada nos passadiços e na rede de percursos pedestres de Arouca.

¹¹ Os dados oficiais do município de Arouca para o período 2015-2018, apresentados por Bernardo (2018), permitem verificar que o mercado nacional representa cerca de 90% da procura, bem como destacar a Espanha e a França como principais mercados emissores.

Oliveira, Tavares & Pacheco (2019), autores do artigo “Os Passadiços do Paiva: Estudo Exploratório do seu Impacto Económico e Social”¹², realizaram um inquérito *in loco* com uma amostra de 300 visitantes e turistas que utilizaram esta estrutura durante o mês de março e o início do mês de abril de 2017, tendo obtido os seguintes resultados: a amostra apresenta uma distribuição equilibrada quanto ao género; a maior parte dos inquiridos faz parte da faixa etária entre 35 e 50 anos (como é reconhecido na generalidade dos estudos sobre os produtos do turismo de natureza); a área de residência nacional é largamente dominante (cerca de 76%); os visitantes qualificados são prevalentes (um terço dos inquiridos são licenciados); 85% dos participantes visitaram os passadiços pela primeira vez; as visitas são maioritariamente em “família (52,33%), seguindo-se o grupo de excursão organizada (26,7%)”; “o principal motivo da viagem aos Passadiços do Paiva é conhecer a natureza e o território (55,3%), seguindo-se aqueles que se deslocaram motivados pela prática de desporto aventura (21%)”; a Frecha da Misarela e a Serra da Freita são os locais de maior interesse turístico da região; “60,8% dos inquiridos não pernoveram ou não tencionavam pernover no município de Arouca”; e quase 80% dos inquiridos efetuaram gastos, durante a visita, de montante igual ou superior a 50 euros, com destaque para o setor dos restaurantes e similares, “seguindo-se as despesas turísticas realizadas com a compra de produtos regionais” (Oliveira, Tavares & Pacheco, 2019:250-255).

O estudo de Bernardo (2018) sobre “Visitantes internacionais dos Passadiços do Paiva: motivação, experiência, satisfação e canais de distribuição” tem como suporte “uma metodologia quantitativa através de inquérito por questionário, enviado via email aos 3639 contactos constantes na base de dados referente às reservas efetuadas online”. As 204 respostas obtidas permitiram à autora concluir “que os atributos

¹² Com base na dissertação de mestrado de Diana Oliveira (2018), intitulada “Impacto Económico dos Passadiços do Paiva” (disponível em <http://repositorio.uportu.pt:8080/handle/11328/1989>).

dos Passadiços do Paiva (fatores *pull*) estão relacionados com a motivação”; verificar que “os principais canais de distribuição utilizados para dar a conhecer esses atributos ao visitante” são os “canais digitais, nomeadamente o site oficial dos Passadiços do Paiva e outros sites com informação acerca desta atração; constatar que “70% dos inquiridos afirmou que Arouca não foi o seu principal destino”; e comprovar que “Conforme revisão da literatura, há uma relação entre a motivação e a experiência, no entanto, a satisfação apenas se relaciona com os domínios estético e entretenimento”, ou seja, que o visitante internacional dos Passadiços do Paiva não relaciona a sua satisfação com fatores educativos (Bernardo, 2018:6;122-124).

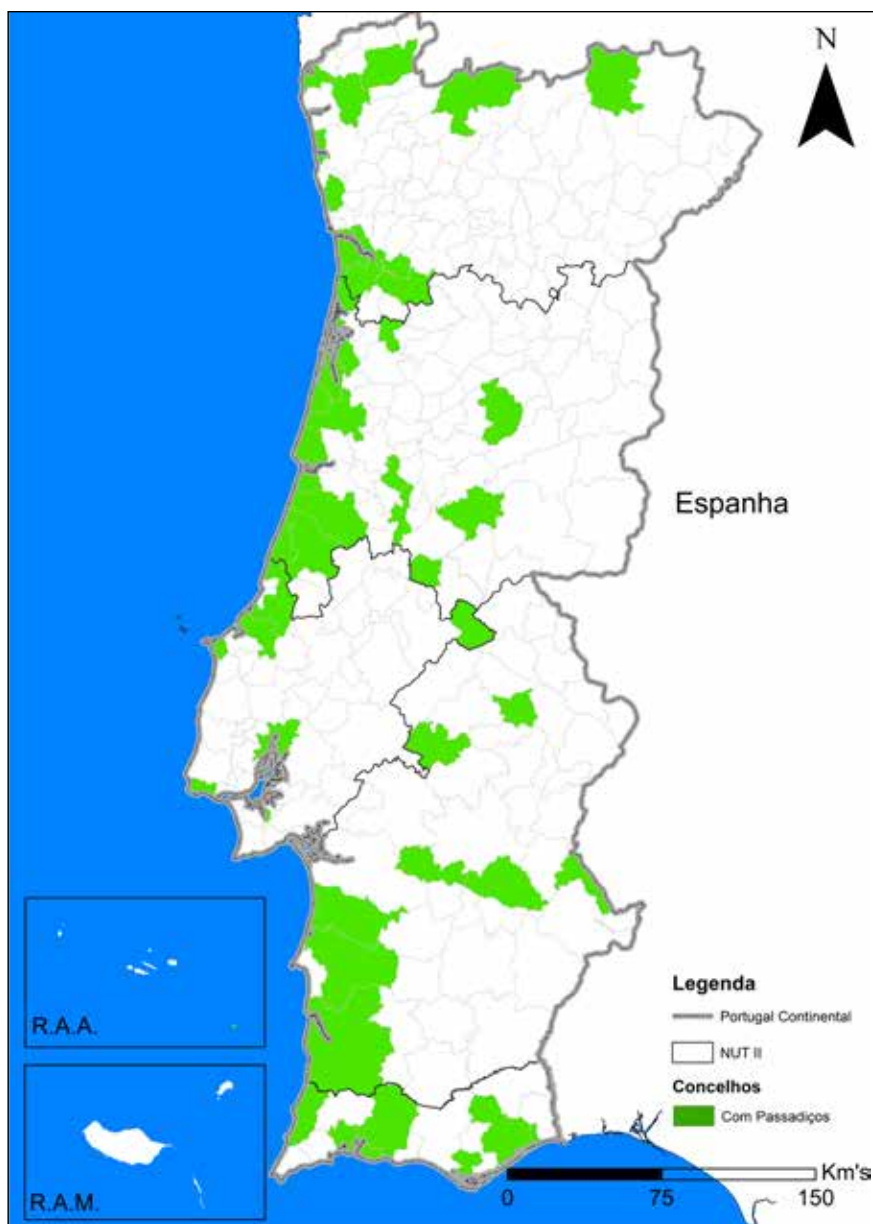
A realidade nacional em meados de 2020 revela mais de seis dezenas de passadiços (Tabela 1 e Figura 26), cuja distribuição geográfica ocorre em todas as regiões do continente (embora com maior prevalência nos municípios do Centro e Norte de Portugal, os quais representam cerca de 66% desse universo) e ainda na Região Autónoma dos Açores, sendo evidente que a maioria faz parte de territórios com estatutos de classificação/proteção nacional e/ou internacional.

Tabela 1. Passadiços em Portugal (situação a 05 de julho de 2020)

Região	Município	Designação	Extensão Aproximada (Km)	Ambiente Geográfico
Norte	Arcos de Valdevez	Sistelo	1,8	Montanha
	Montalegre	Pitões das Júnias	0,2	Montanha
	Ponte de Lima	Lagoa de Bertandos	2	Lagunar
	Vinhais	Entrada Nascente/EN 103	1	Montanha
	Caminha	Praias de Caminha	2,6	Marítimo
	Viana do Castelo	Praias de Viana do Castelo	4	Marítimo
	Esposende	Praias de Apúlia, Ofir e Cepães	2,8	Marítimo
	Vila do Conde	Vila do Conde	6	Marítimo
	Espinho e Vila Nova de Gaia	Espinho – Vila Nova de Gaia	15	Marítimo
	Porto	Treetop Walk Serralves	0,3	Parque
	Gondomar e Porto	Gondomar – Porto	6,5	Fluvial/Urbano
	Arouca	Paiva	8,7	Fluvial
	Santa Maria da Feira	Fiães	2	Fluvial
	Castelo de Paiva	Castelo de Paiva	3	Fluvial

Centro	Ovar e Espinho	Barrinha de Esmoriz/Lagoa de Paramos	8	Lagunar
	Sever do Vouga	Rio Gresso	1,5	Fluvial
	Murtosa	Praia da Torreira	0,7	Marítimo
	Aveiro	Ria de Aveiro	2,8	Estuarino/Lagunar
	Ílhavo	Praias da Barra e Costa Nova	3,4	Marítimo
	Vagos	Praias da Vagueira e Areão	2,8	Marítimo
	Mira	Praia de Mira	0,8	Marítimo
	Cantanhede	Praia da Tocha	1,1	Marítimo
	Figueira da Foz	Praias da Figueira	3,1	Marítimo
	Leiria	Praias de Pedrógão e Fausto	0,3	Marítimo
	Marinha Grande	Praias de Vieira e São Pedro de Moel	0,5	Marítimo
	Seia	Senhora do Desterro	0,2	Fluvial
	Miranda do Corvo	Rio Alhedra	0,4	Fluvial
	Figueiró dos Vinhos	Fragas de São Simão	1	Fluvial
	Vila de Rei	Penedo Furado	0,5	Fluvial
	Oleiros	Orvalho	2	Fluvial
	Pombal	Osso da Baleia	0,4	Marítimo
	Alcobaça	Praias de Paredes de Vitória e São Martinho do Porto	1,2	Marítimo
	Área Metropolitana de Lisboa	Caldas da Rainha	Foz do Arelho	0,8
Peniche		Praia do Baleal	0,1	Marítimo
Cascais		Duna da Cresmina	2,5	Marítimo
Alentejo	Vila Franca de Xira	Tejo	0,7	Fluvial
	Barreiro	Barreiro	0,4	Fluvial
	Mora	Gameiro	1,5	Fluvial
	Gavião	Alamal	1,8	Fluvial
	Grândola	Tróia	1,7	Marítimo
	Fronteira	Fronteira	0,8	Rural
	Aljezur	Amoreira e Monte Clérigo	0,6	Marítimo
	Odemira	Almograve	0,7	Marítimo
	Santiago do Cacém	Costa de Santo André	0,9	Marítimo
Algarve	Mourão	Mourão	0,1	Fluvial
	Portel	Amieira	0,5	Fluvial
	Portimão	Ria de Alvor	3,1	Estuarino/Lagunar
	Lagoa	Carvoeiro	0,5	Marítimo
	Silves	Salgados	2,8	Marítimo
	Faro	Ilha da Culatra e Praia de Faro	0,7	Estuarino/Lagunar
Açores	Tavira	Cabanas	0,8	Estuarino/Lagunar
	Vila Real de Santo António	Monte Gordo e Manta Rota	5	Marítimo
	Vila do Porto	Pedreira do Campo	0,2	Rural

Elaboração Própria



Elaboração Própria

Figura 26. Distribuição geográfica dos Passadiços em Portugal, por município (05/07/2020)

Se considerarmos os cinquenta e quatro municípios identificados na Tabela 1 e a soma da extensão de todos os passadiços em Portugal podemos concluir que a dimensão média destas estruturas é de aproximadamente dois quilómetros e cem metros. Porém, os passadiços apresentam uma dimensão física variável entre dezenas ou escassas centenas de metros (como acontece, por exemplo, em Mourão, Baleal, Pitões das Júnias, Senhora do Desterro (Figura 27), Osso da Baleia, Miranda do Corvo, Barreiro, Penedo Furado, Carvoeiro) e alguns quilómetros (Vila Real de Santo António, Gondomar e Porto, Vila do Conde, Ovar e Espinho, Arouca, entre outros casos), mas, regra geral, inferior a dez mil metros – a exceção é o Passadiço Espinho – Vila Nova de Gaia, com 15 quilómetros (Tabela 1).



Fotografia: Autor

Figura 27. Passadiço da Senhora do Desterro (Seia, 2019)

Quanto aos ambientes geográficos associados aos passadiços, predominam, com um peso relativo superior a 80%, os contextos aquáticos (marítimo, fluvial, estuarino/lagunar, por ordem decrescente de importância, respetivamente) – Figuras 28, 29 e 30.



Fotografia: Autor

Figura 28. Passadiço de Manta Rota (Vila Real de S^{to}. António 2014)



Fotografia: Autor

Figura 29. Passadiço da Foz do Rio Minho (Caminha, 2017)



Fotografia: Autor

Figura 30. Passadiço de Esmoriz (Ovar, 2020)

Ao mesmo tempo, merecem referência dois casos pela singularidade da oferta, a saber: o Passadiço da Vila do Porto, na Ilha de Santa Maria (Açores), com apenas 160 metros, pelo facto de corresponder a um circuito interpretativo do património geológico e paleontológico existente na Pedreira do Campo (Monumento Natural Regional); e o recente *Treetop Walk* Serralves, enquanto novo percurso através de um passadiço de madeira elevado (cerca de 15 metros) até ao nível da copa de árvores monumentais, com 260 metros de extensão, tem a particularidade de permitir uma experiência original de observação e interpretação da biodiversidade do Parque de Serralves (Porto) – classificado como Monumento Nacional desde 31 de dezembro de 2012.

Por sua vez, o financiamento, a gestão e manutenção estão relacionados (e por vezes são partilhados) com diversas entidades e instrumentos de apoio tais como as Câmaras Municipais, a Agência Portuguesa da Ambiente, o Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas, o Turismo de Portugal (através da linha de Valorização Turística do Interior do programa Valorizar), o Fundo Ambiental, o Polis Litoral

(Requalificação e Valorização da Orla Costeira), o Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos, o Programa Interreg Europa, entre outros.

Por outro lado, a geografia dos passadiços em Portugal pode ser o resultado da aplicação de outros critérios, como, por exemplo, a integração dessas estruturas sobreelevadas em percursos pedestres, como, por exemplo, em Sistelo (Arcos de Valdevez), Pitões das Júnias (Montalegre), Lagoa de Bertandos (Ponte de Lima), Apúlia, Ofir e Cepães (Esposende), Rio Gresso (Sever do Vouga), Senhora do Desterro (Seia), Penedo Furado (Vila de Rei), Orvalho (Oleiros – Figura 31), Alamal (Gavião – Figura 32), Tróia (Grândola), Gameiro (Mora), Ilha da Culatra (Faro) ou em pedestres e cicláveis (utilização bimodal) como são os casos de Vila do Conde, Aveiro, Esmoriz ou Portimão.



Fotografia: Autor

Figura 31. Passadiço do Orvalho (PR1 Georota do Orvalho; Oleiros, 2020)



Fotografia: Autor

Figura 32. Passadiço do Alamal (PR1 Belver/Gavião, 2019)

No primeiro semestre de 2020 encontravam-se em execução projetos de passadiços em Castelo de Paiva (quase 14 quilómetros lineares, dos quais apenas uma pequena parte se encontra disponível ao público); Lousã (cerca de 1.500 metros, entre o Cabo do Soito e o castelo de Arouce/praia fluvial da Senhora da Piedade); Castanheira de Pera (aproximadamente 1.200 metros, na ribeira das Quelhas, junto ao Coentral) – Figura 33; Figueiró dos Vinhos (ligação entre o miradouro das Fragas de São Simão, a praia fluvial homónima – na ribeira de Alge – e a aldeia do xisto de Casal de São Simão, com extensão aproximada de 1.000 metros – cuja inauguração decorreu no passado dia 3 de julho); Serpa (cerca de 1.000 metros, no Pulo do Lobo/Guadiana), entre outros.



Fotografia: Autor

Figura 33. Construção do Passadiço da Ribeira das Quelhas
(Castanheira de Pera, 01/2020)

Em síntese, as atividades e os percursos pedestres, em resultado de amplas motivações dos residentes e visitantes, são cada vez mais importantes e começam a assumir uma verdadeira dimensão turística em diversos ambientes geográficos. Do elenco das suas mais recentes manifestações/configurações, destacámos os festivais de caminhadas, as geocaminhadas e os passadiços, tal como não esquecemos os caminhos de peregrinação – com o exemplo dos Caminhos de Santiago, em que é evidente a incorporação de uma dimensão cultural e turística, a qual difere de um circuito essencialmente religioso, como é o caso dos Caminhos de Fátima.

**3. UTILIZAÇÃO RECREATIVA
E DIMENSÃO TURÍSTICA DA BICICLETA**

(Página deixada propositadamente em branco)

3.1. Síntese teórica/conceptual

O incremento de utilização da bicicleta para recreio, lazer ou turismo é um facto evidente em particular nas últimas três décadas e está associado não só ao interesse pelas atividades ao ar livre (com reconhecidos benefícios para a saúde, bem-estar, manutenção física, descarbonização), como também à implementação de infraestruturas e equipamentos cada vez mais apelativos em diversos ambientes geográficos (Figuras 34 e 35).

A prática de ciclismo ao ar livre – incluindo a vertente desportiva (com ou sem caráter de competição) – é suportada, principalmente, por dois tipos ou modelos de bicicleta¹³, ou seja, a bicicleta (de) todo-o-terreno (BTT) e a bicicleta de estrada (Figuras 36 e 37). A primeira é a mais comum em Portugal e a segunda é a “(...) vertente que mais tem crescido nos últimos anos” (FPC, 2016:9).

A BTT convencional, designada também por bicicleta de montanha (em inglês *mountain bike* ou *MTB*), apresenta diferentes configurações em função das características dos traçados, isto é, uma vez que está preparada para realizar percursos com diferentes tipos de dificuldades (obstáculos, pisos, pendores) suporta diversas categorias ou modalidades, como, por exemplo, o *cross-country* (em todo o tipo de terreno) o *freeride* (com um ritmo superior e associado a saltos e descidas) ou o *downhill* (apenas a descer, por traçados sinuosos, por vezes vertiginosos, e em andamento muito elevado uma vez que o objetivo é realizar um determinado percurso no menor tempo possível) – este último, quando

¹³ Há ainda uma terceira tipologia (bicicleta de “*touring*”), adaptada para passeios, com variadas opções de desmultiplicação (mudanças) e suportes para transporte de algumas “bagagens” dos ciclistas.

ocorre em contexto urbano, com preferência por setores em escadaria, assume a designação de *downhill* urbano/DHU ou *downtown*.



Fotografia: Autor

Figura 34. Rota da Via Nova (BTT) no Parque Natural da *Baixa Limia – Serra do Xurés* (2015)



Fotografia: Autor

Figura 35. Ecopista do Rio Minho (Friestas/Valença, 2019)



Fotografia: Autor

Figura 36. Bicicleta de todo-o-terreno no litoral alentejano (Odemira, 2014)



Fotografia: Autor

Figura 37. Bicicletas de estrada na 81.^a Volta a Portugal (Candal/Lousã, 2019)

Nesta perspetiva, a expressão “estrada” remete para os pisos asfaltados como os ideais ou aconselháveis para a prática de ciclismo, e a designação “fora da estrada” tem uma utilização recorrente para identificar

os caminhos ou trilhos em terra (ou outros materiais do mesmo tipo) apenas acessíveis para a BTT.

A evolução recente do universo ciclístico, conduziu alguns dos principais construtores mundiais (*Scott, Cannondale, Specialized, Trek*) a desenvolver um novo modelo, designado por *gravel*, para um segmento em crescimento, o qual adiciona à bicicleta de estrada (ou de corrida) algumas características, como aros e pneumáticos mais largos, travões de disco, geometria do quadro (*allroad*), estrutura reforçada, e até quadro preparado para montar suportes de bagagem ou guarda-lamas, que permitem a sua utilização também em ambiente específico da bicicleta (de) todo-o-terreno, especialmente para pisos de terra e estradões sem obstáculos e pendores significativos (portanto, de baixa exigência técnica), e até uma utilização urbana, o que torna este modelo (todo-o-terreno) mais versátil/polivalente (pois pode ser utilizado em praticamente todo o tipo de pisos, quer seja em estrada ou fora dela), ao mesmo tempo que a tecnologia elétrica entrou de forma definitiva no mundo das bicicletas¹⁴ através de dois segmentos principais: por um lado, as bicicletas elétricas (*electric bikes* ou *e-bikes*) de montanha e, por outro, as bicicletas elétricas urbanas e de passeio (quer para lazer, quer para mobilidade quotidiana).

Na literatura científica emergem diferentes designações para identificar as possibilidades de utilização da bicicleta por motivos de lazer e turismo. *Bicycle tourism, cycling tourism, cycle tourism, cycle touring*, turismo de/em/com bicicleta, turismo ciclável, cicloturismo, são os conceitos mais utilizados no idioma inglês e português, por essa ordem. Importa, então, como base em revisão bibliográfica, explicitar em que consiste (através de parâmetros diferenciadores) esta modalidade de turismo.

¹⁴ O domínio das bicicletas de estrada começa, de igual modo, a suscitar o interesse de algumas marcas. Por exemplo, a *Orbea* lançou o primeiro modelo deste segmento em 2017, e na atualidade outros construtores, como, por exemplo, a *Trek*, a *Cannondale*, a *Giant* ou a *BH*, apostam também neste segmento.

Matthew Lamont, na redação do capítulo *Cycle Touring* (integrado no livro *Cycling Futures*) explica que definir o cicloturismo é uma tarefa difícil e reconhece “que, embora o cicloturismo seja um nicho dentro do meio mais amplo do turismo, é um segmento amplo e multidimensional” (Lamont, 2015:153).

As primeiras definições de cicloturismo foram propostas por Lumsdon (1996), Ritchie (1998), Simonsen & Jorgenson (1998) e Sustrans (1999), com base em investigações ou iniciativas de promoção desta atividade na Grã-Bretanha, Dinamarca, Ilha Sul da Nova Zelândia e Reino Unido, respectivamente.

Para Lumsdon (1996:27), o cicloturismo corresponde a “Atividades recreativas de ciclismo que vão desde um passeio casual de um dia ou meio-dia até uma viagem de férias de longa distância. O elemento fundamental é que o ciclismo é percebido pelo visitante como parte integrante de uma viagem ou férias, isto é, uma forma positiva de melhorar o tempo de lazer”.

Segundo Ritchie (1998:568-569), o cicloturista deve ser definido como “Uma pessoa que está longe de sua área de residência por um período não inferior a 24 horas ou uma noite, com o propósito de viagens ou férias, e para quem usar uma bicicleta como um modo de transporte durante este tempo é parte integrante de suas viagens ou férias. Essas viagens podem ser organizadas independentemente ou parte de um passeio comercial e podem incluir o uso de serviços de suporte ao transporte e qualquer tipo de acomodação formal e/ou informal”. Assim, o cicloturismo reúne uma ampla variedade de indivíduos e segmentos de mercado.

Simonsen & Jorgenson (1998:20) adotam a seguinte definição de cicloturista: “Uma pessoa de qualquer nacionalidade, que em algum momento ou durante as suas férias usa a bicicleta como um meio de transporte, e para quem o ciclismo é uma parte importante desse tempo”, o que pode ser demasiado amplo para este segmento de mercado especializado (Lamont, 2009).

Férnandez-Latorre (2015:78) reproduz a definição da Sustrans¹⁵ (1999) para sublinhar que o cicloturismo engloba “visitas recreativas, com ou sem pernoita, de pelo menos um dia fora de casa, em que a atividade ciclística é parte fundamental e significativa”.

Nas conceptualizações relacionadas com as investigações mais recentes, destacam-se as propostas de Weston *et al.* (2012) que definem o cicloturismo como a viagem de bicicleta (de um lugar a outro) realizada por motivos recreativos, e de Han, Meng & Kim (2017) – com influência de Lamont (2009) –, citados por Moral-Moral, Renda & Martins (2018: 4-5), que consideram o cicloturismo como “o ciclismo que se realiza por motivos de lazer e em períodos de tempo superiores a 24 horas entre um lugar de origem e um destino concreto”, e identificam seis características que distinguem esta atividade, a saber: “deslocação para fora do local de residência; a duração pode oscilar entre um ou vários dias; é uma prática não competitiva; o ciclismo é a motivação principal da viagem; desenvolve-se num contexto ativo; e representa uma forma de lazer e entretenimento”.

Na linha das perspetivas sobre as características ou os parâmetros diferenciadores do cicloturismo, surgem propostas de modalidades ou tipologias de prática desta atividade, em função de diversos critérios (duração, propósito, motivação, distância, locais da viagem, entre os mais frequentes).

Por exemplo, Lamont (2009:155-156) distingue cinco tipologias (segmentos) de cicloturismo, entre as quais: viagens com mais de 24 horas de duração, onde a participação no ciclismo é um objetivo central e a bicicleta é um modo principal de transporte no destino (*independent cycle tourism*); viagens de bicicleta, por menos de 24 horas, em que

¹⁵ Instituição sem fins lucrativos que promove atividades pedestres e cicláveis no Reino Unido. “Com o apoio financeiro da *National Lottery*, a Sustrans lançou um projeto ambicioso: a *National Cycle Network* (NCN)” (Batista, 2015:32), que tem desempenhado um papel relevante na mobilidade sustentável, nas políticas a favor da atividade ciclável e na recuperação de antigos caminhos ou canais abandonados – em particular linhas de caminho de ferro sem exploração.

o ciclismo é um propósito central (*recreational cycling*); eventos não competitivos/participativos de ciclismo (*participatory cycling events*); eventos competitivos de ciclismo (*competitive cycling events*); e viagens para assistir a eventos de ciclismo (*passive participation (spectating) at cycling events*). Por seu lado, Fernández-Latorre (2015:78), com base em Sustrans (1999), diferencia três tipos de cicloturismo: férias centradas no ciclismo (*cycling holidays*); ciclismo em férias, onde a atividade ciclística é mais uma atividade entre as que são desenvolvidas em férias (*holiday cycling*); e excursões de bicicleta por um dia (*cycling day visit*).

3.2. Principais linhas de investigação e temáticas dominantes na literatura

Para Lamont (2015:158), a investigação sobre turismo de bicicleta conheceu um importante incremento desde 2010, “o que é atribuído a numerosos fatores, incluindo o aumento do interesse governamental por esta modalidade de turismo devido a resultados económicos e sociais favoráveis para comunidades anfitriãs, e intensificação da investigação sobre alterações climáticas, em particular modos de transporte de baixas emissões de carbono”.

Quanto às principais linhas temáticas que dominam o panorama da investigação internacional do cicloturismo, destacam-se as perspetivas de Dickinson & Robbins (2009), e Lamont (2015). Os primeiros autores, citados por Amaro (2020:5), “classificaram a literatura relevante existente sobre o cicloturismo em quatro categorias, tendo por base o seu conteúdo: (1) Perfil de ciclistas com vista à identificação das suas necessidades e atributos do destino e sensibilização crescente das oportunidades de *marketing*; (2) Infraestruturas de bicicleta, necessidades de planeamento e gestão; (3) Benefícios (económicos) do investimento em infraestruturas efetuado no âmbito do cicloturismo; (4) Estudos de perceção e atitude sobre o cicloturismo, os quais estão relacionados com

as motivações e comportamentos dos ciclistas”. O segundo autor identifica como temas importantes os “impactes económicos; o planeamento, a gestão e as questões políticas; e mais recentemente, as experiências dos cicloturistas, têm sido exploradas pelos investigadores das ciências sociais” (Lamont, 2015:158).

Em Portugal, os estudos académicos dedicados ao cicloturismo¹⁶ são escassos e estão repartidos por domínios de pesquisa/áreas científicas como a economia (Gomes, 2018; Catela & Milheiro, 2019), o *marketing* (Martins, 2015) ou os SIG (Pedrosa *et al.*, 2017; Carvalho, 2017), ocupando também o turismo um lugar residual, apesar de alguns trabalhos relevantes, pela inovação dos temas na investigação nacional, como o que Gavinho (2010) dedicou à BTT (projeto de itinerário – *ecobike trail* – para a Serra da Estrela), ou o que Roque (2011) consagrou ao *downhill* urbano – assuntos que continuaram a merecer interesse nos últimos anos: Campelo (2015), Soares & Sousa (2017), Vaz (2017), entre outros.

No que diz respeito às motivações e aos interesses dos turistas que realizam atividades cicláveis, diversos trabalhos académicos apresentam resultados de investigação sobre estas questões. Moral-Moral, Rendas & Martins (2018:5), com base nos estudos de Ho *et al.* (2015), Kulczykia & Halpenny (2014), Serra (2016), Vujko *et al.* (2017) e Weston *et al.* (2012), realçam as seguintes evidências: “O principal fator para fazer turismo de bicicleta é o contacto com a natureza e o desfrutar das paisagens e dos ambientes naturais; uma segunda motivação é a realização de uma atividade física saudável com o objetivo de se manter em forma e cuidar da saúde; um terceiro fator motivacional é o desfrutar da utilização da bicicleta como instrumento de lazer para a realização de uma atividade relaxada e agradável; em último lugar, outras motivações do cicloturista menos significativas, são as que dizem respeito à realização da atividade

¹⁶ Não consideramos nestes resultados os estudos sobre ecopistas, aos quais dedicamos particular atenção nas páginas seguintes do presente capítulo.

como meio para partilhar experiências em grupo (i.e., com amigos, familiares, companheiros) ou como meio de, recorrendo à bicicleta, visitar diferentes atrativos turísticos de um local”.

Ao mesmo tempo, importa sublinhar as principais condições que determinam a escolha de um destino, a saber: “rotas sem tráfego automóvel ou com reduzida densidade de veículos, com uma superfície de boa qualidade e com uma clara sinalização para o cicloturista, assim como a variedade de rotas e a oferta de serviços adaptados para o cicloturista tais como alojamentos com serviço de guarda-bicicletas [Figura 38], oficina de reparações, loja de artigos especializados, transporte adaptado para bicicletas¹⁷ [Figura 39], etc.” (Moral-Moral, 2016:5, com base em Jensen *et al.* 2007; Oliveira & Esperança, 2011; Cheng & Cheng, 2016; Hang *et al.*, 2017).

Por outro lado, diversos autores mencionam os contributos do cicloturismo para a promoção de um modelo de turismo sustentável, o reforço da competitividade e da capacidade de atração de um destino, e o desenvolvimento local ou regional.

¹⁷ Diversas empresas de transportes públicos (ferroviários, rodoviários, marítimos e fluviais) permitem o transporte de bicicleta em vários dos seus serviços, mediante certas regras/normas. No caso de Portugal, recomenda-se a leitura do texto “Bicicleta: conheça as restrições nos transportes públicos”, da DECO (Defesa do Consumidor), disponível em <https://www.deco.proteste.pt/auto/bicicletas/noticias/bicicleta-conheca-as-restricoes-nos-transportes-publicos>.



Fotografia: Autor

Figura 38. Parque exterior de *Bikotel* em Aldeia Formosa (Vila de Rei, 2017)



Fotografia: Autor

Figura 39. Transporte de bicicletas em comboio (ligação Intercidades), na Linha da Beira Baixa (Covilhã, 2019)

Weston *et al.* (2012) assinalam como efeitos positivos a redução dos impactes ambientais como consequência da diminuição das emissões de dióxido de carbono; reutilização de antigas infraestruturas como linhas

férreas abandonadas, caminhos rurais, estradas florestais; dinamização económica e social dos lugares integrados na oferta/procura; promoção de estilos de vida saudáveis; fomento do conhecimento e interação com os patrimónios nos percursos ou rotas utilizadas; criação de oportunidades de negócio relacionadas com os serviços (alimentação, alojamento, apoio técnico, entre outros) a prestar aos cicloturistas.

Para Moral-Moral (2016) as principais vantagens do cicloturismo são a distribuição regular da procura turística ao longo do ano (atenua ou contraria os efeitos da sazonalidade), o facto de constituir uma modalidade intrinsecamente sustentável (com baixo ou nulo consumo de combustíveis fósseis e reduzidas emissões de poluentes) e de representar uma atividade de ócio e turismo saudável (uma vez que permite melhorar a condição física e a qualidade de vida dos praticantes).

Não obstante a ausência de informação e monitorização da atividade cicloturística por parte de entidades oficiais que possibilite comparar o seu nível desenvolvimento nos países da União Europeia, os dados provenientes da *ECF Cycling Barometer*, elaborados pela *European Cyclists Federation* (Federação Europeia de Ciclistas), permitem constatar o grau de popularidade que representa em países como Holanda (onde mais de 35% da população utiliza a bicicleta como modo de transporte), Finlândia, Suécia e Hungria (Moral-Moral, 2016). Ainda segundo Moral-Moral (2016), nota-se uma maior tendência para praticar o cicloturismo nos países com um maior número de utilizadores da bicicleta como modo habitual de transporte.

É assim que as instituições públicas e as empresas estão a dedicar maior atenção a esta temática, com o intuito de converter o cicloturismo numa oportunidade para melhorar a atividade turística e numa alternativa de desenvolvimento sustentável para diferentes espaços geográficos.

No plano internacional, a União Europeia tem demonstrado preocupação com o turismo sustentável, responsável e acessível, em geral, e com a promoção de rotas cicláveis, em particular, uma vez que configuram temáticas alinhadas com os referidos objetivos, através do apoio

a diversas iniciativas e projetos como é o caso da rede *EuroVelo*, a qual foi proposta e implementada pela *European Cyclists Federation* em 1997, com o intuito de estimular o uso da bicicleta como meio de transporte (mobilidade sustentável) e de promover o turismo em bicicleta (cicloturismo). Na atualidade, esta rede apresenta dezasseis rotas, com mais de 86.000 quilómetros de pistas cicláveis, em 42 países, incluindo Portugal, uma vez que a Rota 1 (cuja extensão ultrapassa 11.000 quilómetros, através de seis países) estabelece a ligação entre o Cabo Norte e a Ponta de Sagres, ao longo do Atlântico, o que permite visitar “(...) os majestosos fiordes da Noruega, o litoral selvagem irlandês, as falésias ásperas da Bretanha e as praias de Portugal” (<https://en.eurovelo.com/ev1>).

Em Portugal, a Rota da Costa Atlântica atravessa as regiões do continente, através de dezoito secções ou etapas (seis no Centro; quatro no Algarve; três no Norte – Figura 40 – e Alentejo; e duas em Lisboa), com extensão variável de 41 a 86 quilómetros (nas secções 7, entre Melides e Setubal, e 16, entre Aveiro e Porto/Gaia, respetivamente), o que perfaz um total de 1.173 quilómetros de vias cicláveis contínuas (Tabela 2).

A coordenação deste projeto é da responsabilidade da Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB), órgão responsável pela expansão do traçado da Rota *EuroVelo* 1 desde Sagres até Caminha, o que adicionou mais de 900 quilómetros ao troço inicial centrado no Algarve (entre Vila Real de Santo António e o Cabo de São Vicente – Ecovia do Litoral), com a colaboração de diversas entidades (Turismo de Portugal, Entidades Regionais de Turismo, Comunidades Intermunicipais, Autarquias Locais, entre outras).

Tabela 2. Rota *EuroVelo* 1 em Portugal (30/06/2020)

Secção	Região	Território (Início / Fim)	Extensão (Km)
18	Norte	Esposende / Caminha	52
17		Porto Gaia / Esposende	62
16		Aveiro / Porto Gaia	86
15	Centro	Figueira da Foz / Ílhavo	73
14		Praia da Vieira / Figueira da Foz	68
13		Foz do Arelho / Praia da Vieira	71
12		Peniche / Foz do Arelho	54
11		Santa Cruz / Peniche	50
10		Azenhas do Mar / Santa Cruz	59
9	Lisboa	Lisboa / Azenhas do Mar	55
8		Setúbal / Lisboa	84
7	Alentejo	Melides / Setúbal	41
6		Vila Nova de Milfontes / Melides	69
5		Aljezur / Vila Nova de Milfontes	71
4	Algarve	Sagres / Aljezur	52
3		Portimão / Sagres	71
2		Quinta do Lago / Portimão	73
1		Vila Real de Santo António / Quinta do Lago	82

Elaboração própria com base em <https://euroveloportugal.com/pt/>



Fotografia: Autor

Figura 40. Rota *EuroVelo* 1 em Vila Praia de Âncora (Caminha, 2018)

3.3. Relevância das ecopistas

Em Portugal, as principais infraestruturas para a prática de cicloturismo estão em geral relacionadas com iniciativas públicas apoiadas em diversos instrumentos, através de fundos nacionais e/ou comunitários. Destacam-se as ecopistas e as ecovias (ambas permitem uma utilização mista, pedestre ou ciclável, e neste último caso com diversos tipos de bicicleta); as ciclovias; e os trilhos ou percursos de BTT.

A ecovia é uma “ infraestruturas destinada à circulação a pé ou em bicicleta e que tem como principal característica a ligação – tanto a nível local como regional – entre áreas de interesse ambiental” (TPNP, 2015:7). A título de exemplo menciona-se a Ecovia Ribeirinha do Peso da Régua (Figura 41), como resultado da intervenção (de requalificação) na frente de água (Douro), oferecendo mais de dois quilómetros aos caminhantes e ciclistas, para fruir a natureza ou para praticar desporto, num cenário reconhecido como Património Mundial; e a Ecovia do Litoral (Figuras 42 e 43), atravessando o Algarve, desde Vila Real de Santo António até ao Cabo de São Vicente, com cerca de 214 quilómetros de percurso ciclável junto à costa – tal como já referido, esta integra a secção 1 da Rota da Costa Atlântica (*EuroVelo*), aliás foi um contributo decisivo para a implementação em Portugal das rotas cicláveis europeias. O extremo sudoeste da Europa é o ponto de ligação com a Via Algarviana, uma grande rota pedestre (GR13), com cerca de 300 quilómetros, entre o Cabo de São Vicente (em Vila do Bispo) e a vila de Alcoutim, na sua maioria através das serras do Algarve.



Fotografia: Autor

Figura 41. Ecovia do Peso da Régua (2015)



Fotografia: Autor

Figura 42. Ecovia do Litoral no Cabo de São Vicente (Vila do Bispo, 2010)



Fotografia: Autor

Figura 43. Troço da Ecovia do Litoral, na Avenida da Ria Formosa, junto ao Passadiço de Cabanas (Tavira, 2014)

“Uma ciclovía ou pista ciclável é uma via de comunicação terrestre, de piso regular, destinada especificamente para a circulação de pessoas utilizando bicicletas (...)” (TPNP, 2015:6), ou seja, uma infraestrutura com condições de conforto e segurança para utilização ciclável, como a Ciclovía da Estrada Atlântica nos concelhos de Pombal, Leiria, Marinha Grande e Nazaré, constituída por troços, com cerca de 60 quilómetros (sendo considerada a maior de Portugal), entre a praia do Osso da Baleia e o sítio da Nazaré, em resultado principalmente do reaproveitamento de uma antiga estrada florestal, e prolongando-se por Alcobça e Caldas da Rainha (através da linha de costa), ou a recente Ciclovía de Estremoz (Figura 44), após intervenção urbana na área da antiga estação ferroviária da cidade homónima (que serviu a linha de Évora e os ramais de Portalegre e Vila Viçosa), entre tantos outros exemplos em Portugal e no estrangeiro.



Fotografia: Autor

Figura 44. Ciclovía de Estremoz, junto à antiga estação ferroviária homónima (2018)



Fotografia: Autor

Figura 45. Centro de BTT de Vouzela (2019)

O universo dos suportes permanentes para a realização de atividades cicláveis ao ar livre pode integrar também equipamentos específicos de receção e apoio aos utilizadores, como os centros de BTT (Figura 45)

ou os centros de cicloturismo para as várias vertentes, disciplinas ou modalidades de ciclismo.

Ao mesmo tempo, os traçados cicláveis para lazer/turismo registaram uma evolução assinalável, em particular o segmento de BTT (Figura 46), tal como emergem propostas inovadoras especialmente vocacionadas para a bicicleta de estrada, como, por exemplo, as Subidas Épicas ou os *Sky Roads/Grandfondos*.



Fotografia: Autor

Figura 46. Sinalização de trilho de BTT em Castro Laboreiro (Melgaço, 2017)

As *Bike Roads* Subidas Épicas são percursos cicláveis em espaços de montanha que pretendem constituir desafios, configurar experiências das sensações vívidas pelos ciclistas nas subidas míticas de grandes provas internacionais, e permitir uma utilização autónoma e ao longo de todo o ano, de modo individual ou em grupo, segundo critérios técnicos de distância (deve ser igual ou superior a seis quilómetros), altitude (o término deve ocorrer acima dos mil metros), desnível acumulado (igual ou superior a 500 metros), declive médio (igual ou superior a 4%), e inclinação (pelo menos 20% da distância deve ser igual ou superior a 10%), com informação técnica detalhada (descrição, piso, mapa/

track para GPS, distância, desnível acumulado, pendente, categoria) e complementar (direções, alojamento, *bike service*, pontos de interesse, restauração, *transfers*) disponível em <https://www.bike-roads.com>, para além de sinalização *in loco* (Figura 47).



Fotografia: Autor

Figura 47. Placa quilométrica de Subida Épica na Serra da Lousã (Lousã, 2016)

A oferta atual deste conjunto de estradas e cenários paisagísticos únicos para a prática (amadora) de ciclismo e cicloturismo inclui uma dezena de traçados, em Mondim de Basto (Senhora da Graça, no Monte Farinha; Ponte d'Olo – Alto da Barra; Ponte dos Presuntos – Alto da Barra; Ponte de Infesta – Barreiro; Ermelo – Barreiro, na Serra do Alvão) e nas Aldeias do Xisto (Fundão – Gardunha, na Serra da Gardunha; Ponte das Três Entradas – Colcurinho e Porto de Vacas – Xiqueiro, na Serra do Açor; Lousã – Trevim e Castanheira de Pera – Trevim, na Serra da Lousã), estando em fase de projeto ou implementação propostas semelhantes nas serras do Caramulo, Estrela, Gralheira, Montemuro e São Macário.

Os *Sky Roads/Grandfondos* são eventos de cicloturismo que “(...) remetem os praticantes para as grandes emoções das etapas de monta-

na das principais provas de ciclismo mundial” (Lobo, 2019). Trata-se de provas sem carácter competitivo – embora obedecendo aos regulamentos da Federação Portuguesa de Ciclismo (FPC) e da União Ciclista Internacional (UCI) –, abertas “(...) a todos os ciclistas, ciclodesportistas e cicloturistas federados ou não federados (...), em que os participantes andam ao seu ritmo em toda a extensão do percurso, sendo-lhes, no entanto, cronometrado, por meios eletrónicos (*chip*), o tempo que demoram a completar a totalidade do percurso ou determinados segmentos anunciados antes da prova pela organização”, como clarifica o regulamento de uma das mais prestigiadas provas nacionais: o *Granfondo Aldeias do Xisto*¹⁸, disponível em <https://www.granfondopremium.com/aldeias-do-xisto/regulation>.

Este tipo de evento de bicicleta de estrada decorre em ambientes de montanha, tendo como cenários principais, no caso de Portugal, as serras do Açor, Douro, Estrela, Gardunha, Gerês, Lousã, a que se juntam novos territórios (Bragança, Castelo de Vide, Melgaço, Monção, Mondim de Basto – Figura 48 –, entre outros), com centenas ou milhares de participantes, os quais, em diferentes desafios (regra geral: dois ou três percursos/distâncias e níveis de dificuldade), respondem ao apelo de participação, gerando efeitos muito positivos para a economia local, em particular os setores do alojamento e da restauração.

¹⁸ A última edição (2019) teve lugar no Fundão e incluiu a prova de *Granfondo* (na distância de 141 quilómetros e com 2.900 metros de desnível acumulado), *Mediofondo* (108 quilómetros de extensão e 2.100 metros de desnível acumulado) e *Minifondo* (com 67 quilómetros e 1.350 metros de desnível acumulado).



Fotografia: Autor

Figura 48. *Outdoor* alusivo ao *Granfondo Senhora da Graça* (Mondim de Basto, 2019)

Como refere Sarmento (2002), o termo *ecopista* é a designação portuguesa que corresponde ao conceito de *vias verdes* (Espanha), *greenways* (Reino Unido), *rail to trail* (Estados Unidos da América), *voies vertes* (França), entre os mais utilizados na literatura da especialidade.

No plano internacional destaca-se a *European Greenways Association* (EGWA), uma entidade fundada em 1998 para implementar e promover vias verdes, realizar inventários de itinerários potenciais e elaborar relatórios técnicos, e incentivar a utilização de transportes não motorizados, a qual na atualidade congrega cerca de 50 associados (como, entre outros, autoridades municipais, governos regionais e nacionais, autoridades responsáveis pelas infraestruturas de transporte, agências de desenvolvimento e agências de turismo, associações e grupos de cidadãos), de 17 países europeus: Áustria; Bélgica; Dinamarca; Espanha; França; Hungria; Irlanda; Itália; Letónia; Luxemburgo; Noruega; Polónia; Portugal; Reino Unido; República Checa; Rússia; Sérvia.

A “Declaração de Lille” (12/09/2000) esclarece que as vias verdes são “vias de comunicação reservadas exclusivamente para deslocações não motorizadas, implementadas num contexto de desenvolvimento

integrado que valoriza o meio ambiente e a qualidade de vida, e proporciona condições adequadas de largura, inclinação e pavimento para garantir um uso fácil e seguro a todos os utilizadores de qualquer condição física” (<https://www.aevv-egwa.org/greenways/>). O suporte principal para a criação de vias verdes é a utilização de canais ferroviários desativados/abandonados. Contudo, podem ser utilizadas outras plataformas, em particular caminhos de serviço de canais, rotas de transumância, vias romanas, rotas de peregrinação.

Perante a ausência de inventários e dados estatísticos sistemáticos detalhados sobre as linhas ferroviárias desativadas na Europa e sua conversão em vias verdes, a EGWA estima em 19.000 os quilómetros das vias verdes de origem ferroviária na Europa, ou seja, apenas 15 a 20% do total de vias férreas em desuso, conforme consta da “Declaração de Guimarães/Declaração Europeia para as Vias Verdes e Património UNESCO” (29/11/2018), na sequência do *workshop* “UNESCO sites and greenways, a common destination” que decorreu naquela cidade a 28 e 29 de novembro de 2018 (https://www.aevv-egwa.org/download/greenways_heritage/EGWA).

A salvaguarda do domínio público, os protocolos entre operadores de transportes e entidades regionais/locais, a observância de requisitos de segurança, comodidade e facilidade de acesso (incluindo para pessoas com mobilidade reduzida), e as instalações que podem reutilizar antigas infraestruturas e bens com elas relacionados, tais como estações, armazéns e outros edifícios, para pequenos comércios e serviços de apoio (unidades de alojamento, restaurantes, cafés, museus, etc.), quer aos residentes, quer aos visitantes, fazem com que as vias verdes sejam uma solução bastante adequada para atividades pedestres e cicláveis, o que ajuda a compreender não só o crescimento das últimas duas décadas como o grande potencial de desenvolvimento, em particular para incrementar e diversificar a oferta turística, e promover a mobilidade sustentável e inclusiva.

Na génese das intervenções em Portugal está o “Plano Nacional de Ecopistas da REFER”, criado em 2001, para “requalificar e reutilizar linhas e canais ferroviários desactivados em algumas áreas do Norte, Centro e Alentejo, com o propósito de inverter o ciclo de abandono e degradação desses canais ferroviários e o património com eles relacionado, que se acentuou desde a década de 80, quando a racionalização da exploração ferroviária determinou o encerramento do tráfego de passageiros e mercadorias em diversos troços de caminho de ferro. Cerca de 20% da extensão da rede ferroviária nacional, ou seja, aproximadamente 715 quilómetros, corresponde a canais desactivados (...). Estes, por sua vez, atravessam 41 municípios onde residiam, em 2001, mais de um milhão de habitantes” (Carvalho, 2011:201).

Esse processo incluiu de forma total ou parcial as linhas do Douro (troço de Pocinho a Barca de Alva – Figura 49); Sabor (Pocinho – Duas Igrejas/Miranda do Douro); Tua (troço entre Mirandela e Bragança); Corgo (troço de Vila Real a Chaves); Tâmega (ligação entre Amarante e Arco de Baulhe); Guimarães (troço Guimarães – Fafe); Vouga (troço entre Sernada do Vouga e Viseu); Dão (Santa Comba Dão – Viseu); bem como os ramais de Monção, Famalicão, Montijo, Portalegre (Figura 50), Montemor-o-Novo, Mora, Reguengos de Monsaraz, Vila Viçosa, Moura, Aljustrel, entre outros.



Fotografia: Autor

Figura 49. Antiga estação de Barca de Alva, na linha do Douro (Figueira de Castelo Rodrigo, 2018)



Fotografia: Autor

Figura 50. Troço abandonado do antigo ramal de Portalegre, próximo de Sousel (2018)

Nas últimas duas décadas a desativação de rede ferroviária conheceu novos episódios, designadamente o que restava das linhas do Corgo (ligação

entre Peso da Régua e Vila Real – Figura 51), Tâmega (troço entre Livração e Amarante), Tua (troço Foz Tua – Brunheda, para a construção da barragem de Foz Tua); os ramais de Cáceres e Figueira da Foz; e as ligações Oliveira de Azeméis – Sernada do Vouga, na linha do Vouga, Évora – Estremoz, na linha de Évora, e Beja – Funcheira, na linha do Alentejo, o que conduziu não só ao crescimento do número de vilas e cidades sem serviço ferroviário, bem como ao aumento da extensão de linhas férreas encerradas – cerca de 1.000 quilómetros¹⁹, de acordo com as “Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2018” (INE, 2019) – para além da degradação e abandono de centenas de imóveis e infraestruturas, como, por exemplo, estações, apeadeiros, armazéns de mercadorias, edifícios de habitação, oficinas, pontes, túneis.

A implementação das ecopistas é “articulada e suportada através de acordos contratuais com todos os municípios que são geograficamente atravessados por essas linhas e canais inativos, sendo a IP Património [que sucedeu à REFER Património, após a fusão da Rede Ferroviária Nacional com as Estradas de Portugal, em junho de 2015] a entidade responsável pela elaboração de estudos prévios de projetos de arranjo paisagístico, que servem posteriormente como base aos projetos de execução de cada ecopista, sendo o município responsável pela sua manutenção durante a fase de exploração. Este tipo de iniciativa culminou na adoção e registo da Marca Nacional e Europeia (ecopistas), assim como a inclusão da IP Património como membro da EGWA” (Batista, 2015:31).

¹⁹ “No final de 2018 a extensão total da rede ferroviária nacional mantinha-se inalterada face ao ano anterior (3 620,8 km) [2980,1 de via larga; 640,7 de via estreita].

A maioria (64,4%) da rede em exploração total (2 546,0 km) [2 433,4 de via larga; 112,5 de via estreita] correspondia a linhas eletrificadas (1 639,1 km)” (INE, 2019:29), com a seguinte distribuição regional: Norte (451,6 km); Centro (942,3 km); Área Metropolitana de Lisboa (274,0 km); Alentejo (703,6 km); Algarve (174,4 km).

Para as Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) a extensão das linhas exploradas, no final de 2019, era de 2.562 quilómetros.



Fotografia: Autor

Figura 51. Antiga linha do Corgo e estação de Vila Real (2018)

Considerando a pesquisa que realizámos em 2010, a informação veiculada através do site da REFER/IP, e os resultados da nossa investigação de campo desde junho de 2018 até fevereiro de 2020, é possível traçar a evolução da geografia das ecopistas em Portugal na última década.

Assim, em meados de 2010 estavam disponíveis nove ecopistas – Rio Minho, Corgo, Sabor (Figura 52), Guimarães, Famalicão, Vouga, Dão, Mora e Montado (Figura 53) –, com um total de 109,2 quilómetros, nas antigas linhas do Corgo, Dão, Guimarães, Vouga e Sabor, e nos antigos ramais de Famalicão, Monção, Montemor-o-Novo e Mora, ou seja, a componente reabilitada para utilização pedestre/ciclável correspondia a cerca de 25% da dimensão dessas vias férreas (445 quilómetros) e a 15% da extensão das linhas desativadas em Portugal (conforme os referidos dados do “Plano Nacional de Ecopistas da REFER”/2001).



Fotografia: Autor

Figura 52. Ecopista do Sabor em Larinho (Torre de Moncorvo, 2018)



Fotografia: Autor

Figura 53. Painel da Ecopista do Montado (Montemor-o-Novo, 2018)

No final de 2017, de acordo com elementos recolhidos do site das Infraestruturas de Portugal (IP), encontravam-se finalizados cerca de 221 quilómetros de ecopistas em Portugal, nas regiões Norte, Alentejo e

Centro (onde a “ecopista do Dão”, com quase 50 quilómetros, é a mais extensa a nível nacional e a única concluída na região). Portanto, tomando como referência a referida fonte, uma vez que corresponde à entidade oficial com responsabilidade e capacidade de decisão (vinculativa) no que concerne a todas as iniciativas tendo em vista de implementar ecopistas em território nacional a partir de canais ferroviários e respetivos bens públicos sem interesse para a atividade comercial (transporte de passageiros e/ou mercadorias), a extensão das ecopistas duplicou em relação ao registo de 2010 e para esse crescimento contribuíram principalmente novos troços de linhas ferroviárias (Dão, Vouga – Figura 54 – e Sabor) e ramais (Monção e Mora – Figura 55) que já faziam parte da rede nacional de ecopistas.



Fotografia: Autor

Figura 54. Ecopista do Vouga em Paradelas (Sever do Vouga, 2018)



Fotografia: Autor

Figura 55. Troço da Ecopista de Mora na proximidade da vila homónima (2018)

Se considerarmos o teor da publicação “Ciclovias, Ecopistas e Ecovias. Norte de Portugal” (2015) do Turismo do Porto e Norte de Portugal, no que diz respeito aos troços concluídos ou em conclusão nas linhas do Corgo (Vila Real e Vila Pouca de Aguiar), Sabor (Sendim – Duas Igrejas/ Miranda do Douro) e Tua (Bragança), no montante de 54.5 quilómetros (dos quais 39.5 concluídos), então a dimensão da rede de ecopistas em Portugal atingiu 260 quilómetros e a requalificação compreendeu também troços de linhas de caminho de ferro em outras regiões (Tâmega e Tua) que ainda não faziam parte da rede nacional de ecopistas, por desatualização do site da REFER/IP.

No início de 2020, a extensão das ecopistas em Portugal ultrapassou três centenas de quilómetros, ou seja, quase triplicou em apenas uma década, como resultado não só da expansão que ocorreu em sete das nove ecopistas mencionadas em 2010 (a que corresponde cerca de uma centena e meia de quilómetros), mas também da concretização de projetos em quatro novas ecopistas (com mais 60 quilómetros para utilização pedestre/ciclável).

No primeiro caso, contam-se novos troços, como, por exemplo, Sendim – Miranda/Duas Igrejas (concluído em 2018) e Pocinho – Torre de Moncorvo (inaugurado em maio de 2019), na linha do Sabor (Figura 56); Pedras Salgadas – Sabroso de Aguiar, na linha do Corgo; Estação – Mesão Frio (inaugurado em setembro de 2018), na linha de Guimarães (Figura 57); Paradela – Cedrim, São Pedro do Sul (concretizado em 2017) e ligação às termas homónimas (em obra, no final de 2019), na linha do Vouga; Figueiró – Tondela – Santa Comba Dão, na linha do Dão; Póvoa de Varzim e Famalicão – Póvoa de Varzim (em requalificação, em outubro de 2019), no ramal de Famalicão (Figura 58); Évora – Arraiolos – Mora, no ramal de Mora.

A título de comparação, em Espanha existem mais de 2.900 quilómetros de vias ferroviárias desativadas que foram convertidas em mais de uma centena de itinerários cicláveis e pedestres (<http://www.viasverdes.com>).



Fotografia: Autor

Figura 56. Ecopista do Sabor em Sendim (Miranda do Douro, 2018)



Fotografia: Autor

Figura 57. Novo troço da Ecopista de Guimarães – Fafe, junto à estação de Guimarães (2018)



Fotografia: Autor

Figura 58. Obras na Ecopista de Famalicão, em São Pedro de Rates (Póvoa de Varzim, 2019)

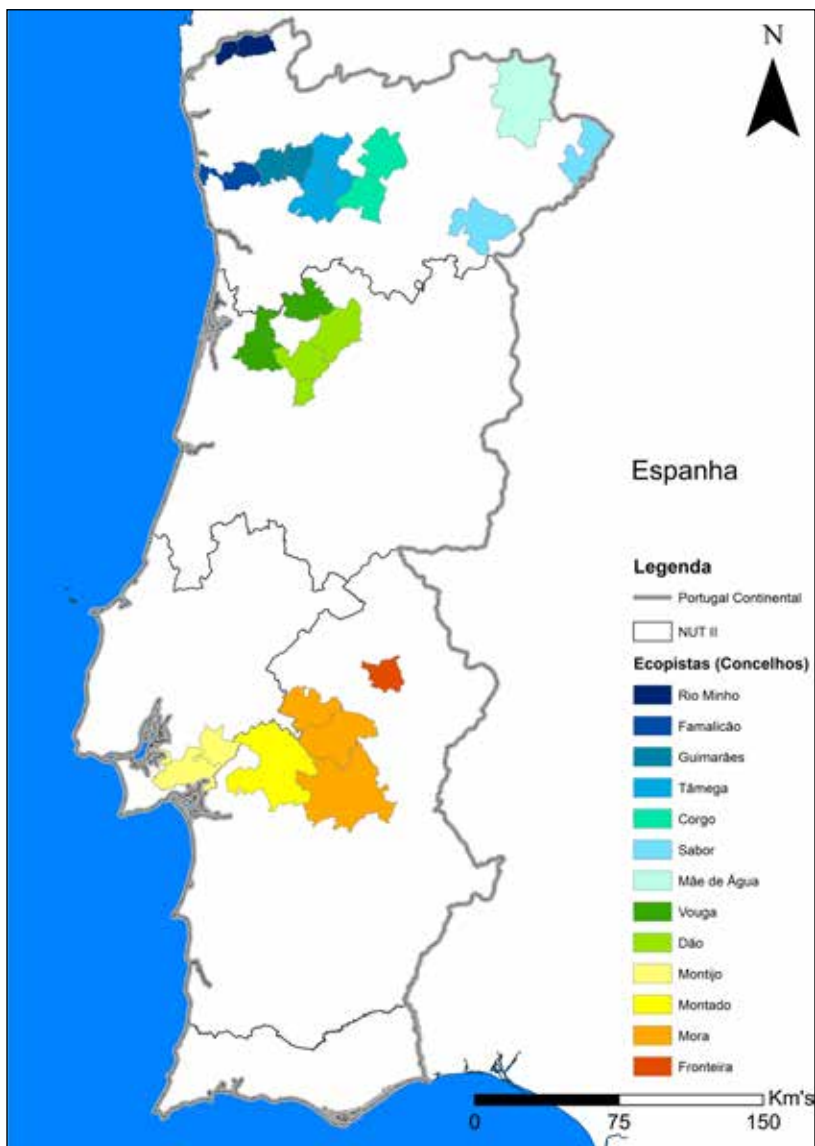
Quanto às novas ecopistas, trata-se da reconversão parcial das antigas linhas ferroviárias do Tua (onde até ao momento apenas está concretizado um pequeno troço urbano em Bragança) e Tâmega, no troço entre Amarante e Arco de Baúlhe, e dos antigos ramais de Portalegre, no lanço entre Fronteira e Cabeço de Vide (Figura 59), e Montijo (com requalificação no Montijo e Pinhal Novo) – Figura 60 e Tabela 3.

Na atualidade estão em perspetiva ou em curso novas intervenções (desde operações de limpeza/desmatação, passando pelo levantamento dos suportes de circulação, até obras de adaptação de antigos canais ferroviários desativados) para finalizar a ecopista do Vouga, ampliar a ecopista do Tua, prolongar a ecopista do Dão até Penacova, Coimbra e Figueira da Foz (para ligar à *EuroVelo*) – mediante a integração de outro tipo de vias/caminhos –, estender a ecopista do ramal de Portalegre (ao troço entre Fronteira, Sousel e Estremoz), entre outras, as quais colocam em evidência os projetos conjuntos, em particular no seio de Comunidades Intermunicipais.



Fotografia: Autor

Figura 59. Ecopista junto à antiga estação de Fronteira (2019)



Elaboração Própria

Figura 60. Repartição espacial das Ecopistas em Portugal, por município (31/01/2020)

Tabela 3. Ecopistas em Portugal (situação a 31 de janeiro de 2020)

Ecopista	Utilização	Troço Utilizável	Abertura	Fase de Implementação
	(Km)		ao Público	
Rio Minho	14,8	Valença – Monção	2004	Concluída
Sabor	21,1	Torre de Moncorvo – Carviçais	2006; 2009; 2013	Parcialmente concluída
	10,6	Pocinho – Torre de Moncorvo	2019	
	11,3	Sendim – Duas Igrejas/Miranda	2019	
Mãe de Água	1,7	Bragança	2012	Parcialmente concluída
Corgo	19,2	Vila Pouca de Aguiar	2005; 2013	Parcialmente concluída
	17,8	Vila Real	2013	
Tâmega	38,7	Amarante-Arco de Baulhe	2011	Parcialmente concluída
Guimarães	19,1	Guimarães – Fafe	1996; 1999; 2018	Parcialmente concluída
Famalicão	11,2	Famalicão	2009	Parcialmente concluída
	17,9	Póvoa de Varzim	2012	
Vouga	5,7	Foz do Rio Mau – Paradela	2009	Parcialmente concluída
	3,8	Paradela – Cedrim	2013	
	2,6	Carvoeiro – Foz do Rio Mau	2013	
	2,6	São Pedro do Sul	2017	
Dão	49,2	Viseu-Tondela-Santa Comba Dão	2007; 2011	Concluída
Fronteira	14,2	Fronteira-Cabeço de Vide	2019	Parcialmente concluída
Mora	40,8	Évora – Arraiolos- Mora	2005; 2006; 2010	Parcialmente concluída
Montijo	4,8	Pinhal Novo – Montijo	2008; 2014; 2019	Parcialmente concluída
Montado	12,8	Montemor-o-Novo – Torre da Gadanha	2009	Concluída

Elaboração Própria

A antiga linha de caminho de ferro mineiro do Lena²⁰, apesar de não fazer parte da rede ferroviária nacional e da rede de ecopistas, encontra-se parcialmente requalificada para atividade pedestre/ciclável²¹, no setor entre Porto de Mós e Bezerra, ao longo de aproximadamente 12 quilómetros. A “Ecopista de Porto de Mós” (Figura 61) ou o “Percurso Pedestre

²⁰ Trata-se de uma infraestrutura privada que “apoiou, entre os anos vinte e o final da década de quarenta [do século XX], a exploração das minas de carvão agrupadas em 1925 no Couto Mineiro do Lena” (Brandão, 2008:193). A ligação à rede ferroviária nacional ocorria na estação de Martingança (linha do Oeste). Ainda conciliou a vertente industrial com “uma vocação de serviço público (...), entre 1927 e 1935” (Brandão, 2015:109).

²¹ A este respeito, assinala-se o potencial da antiga ligação ferroviária de matriz industrial entre as minas de São Domingos e o Pomarão (junto ao Guadiana), bem como dos ramais de Aljustrel (Timóteo, 2015) e Rio Maior (que ligava as minas do Espadanal ao Vale de Santarém, na linha do Norte), ambos desativados.

da Corredoura” (PR7/PMS), em pleno Parque Natural das Serras de Aire e Candeeiros, tem como suporte a plataforma do antigo ramal ferroviário no troço que ligava a central termoelétrica de Porto de Mós às minas de carvão da Bezerra. O projeto inclui um caminho pedestre no setor a norte do campo de futebol da Bezerra, até encontrar a antiga plataforma ferroviária, para permitir um formato circular, bem como a instalação de sinalética direcional, áreas de descanso, miradouros e parque de merendas.



Fotografia: Autor

Figura 61. Ecopista de Porto de Mós (2019)

Quanto às características ou condições de utilização das ecopistas a realidade é diversa e complexa como se depreende de indicadores, como, por exemplo, o tipo de pavimento (saibro, terra batida, asfalto, betuminoso); a sinalização (vertical e horizontal); a segurança (guardas ou barreiras de proteção lateral das antigas plataformas ferroviárias); a acessibilidade (Figura 62); as infraestruturas de apoio (iluminação pública – Figura 63 –, pontos de água potável, instalações sanitárias, áreas de estacionamento, imóveis reabilitados – Figura 64 –, espaços de recreio, equipamentos de manutenção, mobiliário urbano); a informação para os utilizadores (em suportes físicos ou digitais para auxiliar a compreensão e interpretação da paisagem – Figura 65); a sinalética

nas vias de comunicação – assunto a que dedicamos especial atenção através de uma investigação em curso centrada na rede nacional de ecopistas.



Fotografia: Autor

Figura 62. Acessibilidade “para todos” na Ecopista do Vouga em São Pedro do Sul (2019)



Fotografia: Autor

Figura 63. Ecopista de Mora no setor do antigo apeadeiro dos Leões (Évora, 2018)



Fotografia: Autor

Figura 64. “Cais Bar” no antigo armazém de Figueiró/Viseu (Ecopista do Dão, 2018)



Fotografia: Autor

Figura 65. Leitor de paisagem na Ecopista do Rio Minho (Valença, 2019)

De modo complementar a esta “preocupação de reutilização da plataforma ferroviária abandonada, a REFER tem responsabilidade também na salvaguarda e valorização do património edificado”, com o propósito de “implementação de soluções que permitam a sua reutilização

e rentabilização por forma a que desempenhem novas funções úteis à comunidade (...), permanecendo esse património no domínio público ferroviário, (...) através de parcerias contratualizadas com diversas entidades (autarquias, associações, investidores e instituições públicas e privadas ligadas ao turismo e à atividade comercial)” (Carvalho, 2011:201). Tal ocorreu em Arco de Baúlhe, Beirã, Bodiosa, Celorico de Basto, Castelo de Vide, Chaves, Fronteira, Lapela, Larinho, Monção, Tondela, Vidago, Vila Real, Vila Viçosa, entre outros casos relacionados com linhas ou ramais ferroviários desativados, mas igualmente em linhas com atividade ferroviária²² (Ferradosa, Lisboa, Peso da Régua, Pinhão, são apenas alguns exemplos), através de projetos de transformação (total ou parcial) de antigas estações, armazéns, refeitórios e outros espaços sem uso, para alojamento (Figura 66), cafetaria, restauração, comércio, museus (Figura 67), instalação de serviços públicos e privados (Figura 68), apoio a associações/coletividades de índole recreativa, desportiva ou cultural, e atividades inovadores como o *rail bike* (Figura 69).

²² Na atualidade as subconcessões de edificado fazem parte das designadas “Oportunidades de Negócio” da IP Património. No lote de 25 imóveis disponíveis nessa modalidade, estão, entre outros, conjuntos de edifícios associados às estações de Óbidos, Vale do Peso (Crato), Bruçó (Mogadouro), Tavira e Funcheira (Ourique). Neste último caso, corresponde a “sete edificações com cerca de 2.900 m² de construção entre habitações, cais coberto e edifício de passageiros (<https://www.ippatrimonio.pt/pt-pt/oportunidades-de-negocio>; último acesso a 30/04/2020).

É importante referir que a Funcheira foi durante várias décadas um relevante centro ferroviário na medida em que constituiu o ponto de convergência entre as linhas do Sado e do Sul. A última viagem de passageiros Funcheira – Beja ocorreu no dia 31 de dezembro de 2011.



Fotografia: Autor

Figura 66. Casa de campo (“Pensão Destino”) na antiga estação de Castelo de Vide (2019)



Fotografia: Autor

Figura 67. Painel do Museu das Terras de Basto na antiga estação de Arco de Baúlhe (Cabeceiras de Basto, 2018)



Fotografia: Autor

Figura 68. Antiga estação de Vidago (Chaves), com ampliação, convertida em espaço pedagógico e de investigação das práticas termais (2019)



Fotografia: Autor

Figura 69. Espaço de apoio a *rail bike* em Beirã (Marvão, 2019)

A investigação nacional sobre ecopistas/corredores verdes, segundo informação disponível nas plataformas “Repositórios Científicos de Acesso

Aberto de Portugal” e “Biblioteca do Conhecimento Online” (com última consulta a 08/03/2020), está materializada num reduzido número de estudos, designadamente dissertações de mestrado elaboradas nas áreas de arquitetura (Simões, 2019); arquitetura paisagista (Timóteo, 2015; Cavaco, 2017; Gomes, 2017); arquitetura e urbanismo (Ribeiro, 2014); dinamização turística (Costa, 2014); *marketing* de cidades (Cardoso, 2013); paisagem, ambiente e ordenamento (Ribeiro, 2013); planeamento e projeto urbano (Batista, 2015), com incidência territorial nas antigas linhas ferroviárias do Minho, Tâmega, Évora e Guimarães. O interesse destes estudos para a presente reflexão é desigual, destacando-se os trabalhos de Cardoso (2013) e Costa (2014), uma vez que o foco da investigação corresponde a objetivos específicos de lazer/turismo, bem como os contributos de Batista (2015), Timóteo (2015) e Cavaco (2017), pela inovação da análise conceptual e/ou empírica – a que importa acrescentar, embora ausente da mencionada base bibliográfica, o estudo de Sarmento & Mourão (2003)²³.

Cardoso (2013) estudou a capacidade de atração da ecopista de Amarante, com base em 310 inquéritos realizados nos meses de abril e maio de 2013 a indivíduos com mais de 16 anos, tendo concluído que 83,5% dos inquiridos eram utilizadores com residência em Amarante, enquanto 16,5% eram provenientes de outros municípios (com especial relevância para os limítrofes) ou locais fora de Portugal. Idade média de 38 anos; predomínio do género masculino (60%); habitações dominantes ao nível do ensino básico (36%); não realização de despesa ou nível residual de despesa; associação da ecopista à natureza; realização de atividade pedestre ou ciclável em regra na companhia de amigos; utilização por motivos de saúde (para os residentes em Amarante) ou desporto (no caso dos residentes em outros locais); frequência da eco-

²³ João Sarmento e Sara Mourão realizam uma análise crítica das características da pista de cicloturismo Guimarães-Fafe no âmbito da literatura de corredores verdes e apresentam algumas soluções para “melhorar a utilização e eventualmente transformá-la num corredor verde” (Sarmento & Mourão, 2003:1).

pista várias vezes por semana (40% dos inquiridos); disponibilização de nível de informação suficiente e apreciação positiva sobre a estrutura são outros resultados importantes desta investigação sobre o troço local da ecopista da linha do Tâmega, entre Amarante e Chapa, com cerca de 10 quilómetros de extensão.

O trabalho de Costa (2014) visou a apresentação de propostas de dinamização e valorização turística da ecopista do Rio Minho. Como instrumentos de recolha de dados realizou uma entrevista a um dos responsáveis pela Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima e lançou um inquérito por questionário aos utilizadores da ecopista (entre final de julho e meados de setembro de 2013). Este último foi aplicado a duzentos utilizadores (49,5% portugueses, 47% espanhóis e 3,5% de outras nacionalidades) e permitiu obter os seguintes resultados principais: “61% dos usuários da ecopista são turistas/visitantes e apenas 39% são residentes”; a média de idades é de 43 anos; 65% dos inquiridos indicou ser do género masculino; as profissões mais representadas na amostra são os especialistas das profissões intelectuais e científicas (21%) e os quadros superiores (13%); “o grau de instrução com maior percentagem (45%) é ocupado pelos usuários que detêm formação superior”; 89,5% dos inquiridos já tinha visitado a ecopista; cerca de 40% visita/utiliza a ecopista em família; “a atividade praticada na ecopista pela maior parte dos usuários inquiridos é andar de bicicleta (46,1%), surgindo a seguir a actividade passear ou caminhar (30,8%)”; aproximadamente 76% dos utilizadores passa duas horas ou menos na ecopista; o “contacto próximo com a natureza” (65%) e a “falta de equipamentos/funcionalidade dos mesmos” (51%) foram as respostas mais frequentes dos inquiridos em relação ao que gostaram mais e ao que apreciaram menos na utilização dessa infraestrutura (Costa, 2013:111;113-118;120;125;127;136-137).

Batista (2015) analisou o aproveitamento de antigas infraestruturas ferroviárias em meio urbano e enfatizou o “(...) potencial relativo às cidades do Porto e de Vila Nova de Gaia, onde existe a possibilidade de se conciliarem dois antigos canais ferroviários e respetivas infraestrutu-

ras (pontes e túneis) e torna-los propícios à sua utilização, protegendo o património histórico ao mesmo tempo que se cria uma via destinada exclusivamente aos modos suaves de circulação” com a proposta de “(...) conversão do Ramal da Alfândega e Ponte Dona Maria em ecopista” (Batista, 2015:7). No primeiro caso, trata-se do antigo ramal ferroviário (de aproximadamente 4 quilómetros) que “(...) ligava a antiga estação ferroviária de Porto-Alfândega à estação ferroviária de Campanhã (Silva e Ribeiro, 2009)” (Batista, 2015:52), para transporte de mercadorias, e que encerrou em 1989. A Ponte Maria Pia é uma obra emblemática com quase 353 metros de extensão, na linha do Norte, entre o Porto e Vila Nova de Gaia, tendo sido desativada em 1991 (após 114 anos de serviço ferroviário). Classificada como monumento nacional em 1982, encontra-se, tal como a estrutura anterior, sem utilização e em estado de degradação (Batista, 2015). “O aproveitamento destas duas antigas infraestruturas pode contribuir no sentido de trazer uma nova dinâmica às zonas mais orientais da cidade do Porto e de V. N. de Gaia, zonas essas que, ao longo das últimas décadas, não acompanharam o desenvolvimento das zonas mais centrais e litorais das mesmas cidades” (Batista, 2015:62).

Cavaco (2017) realizou também uma análise centrada na requalificação de ferrovias em espaço urbano, com o propósito de “desenvolver uma proposta ao nível de estudo prévio e de anteprojeto, de uma Via Verde para o troço abandonado do caminho de ferro em Vila Real de Santo António”, entre a estação, em funcionamento na periferia da cidade, e a antiga estação junto do rio, encerrada “após a abertura da ponte sobre o Guadiana, em 1991”. A solução para esse espaço deixado ao abandono é a criação de um corredor verde multifuncional para promover a “(...) ligação entre a zona verde ribeirinha existente a Sul da Marina de Vila Real de Santo António, com a área protegida (Reserva Natural de Castro Marim e Vila Real de Santo António), a área peri-urbana (limite da área urbana consolidada a Norte), e o espaço rural, através de ligações com os percursos pedestres e cicláveis, existentes e propostos”, o que per-

mitirá “(...) ir ao encontro das necessidades recreativas e utilitárias da população, assim como da conservação da natureza e da preservação do património histórico do lugar” (Cavaco, 2007:27;106).

Por sua vez, Timóteo (2015) apresentou a proposta de requalificação do antigo ramal ferroviário de Aljustrel (encerrado em 1992) em corredor verde, para percursos pedonais e ciclovias, reconhecendo que “(...) a par do seu potencial como corredor ecológico e corredor histórico/cénico/cultural, constitui um importante corredor de recreio para o público”. A autora elaborou uma análise paisagística minuciosa e desenvolveu um projeto de grande qualidade e interesse público para esse ramal com “(...) cerca de 8km entre as estações de Castro Verde - Almodôvar (km 0+200) e Aljustrel (km 8+158)”, que encontrou em estado de degradação avançado e até com sinais de apropriação privada do domínio público ferroviário. “A intervenção deste percurso visa, assim, a criação de um corredor que ofereça à população local e visitante um espaço sustentável que seja recreativo, ecológico e patrimonial, através da proposta de três percursos distintos interligados entre si” (Timóteo, 2015:ii).

Em resumo, o uso da bicicleta acompanha a tendência geral de crescimento e diversificação do lazer e do turismo na sociedade pós-moderna, designadamente as atividades ao ar livre e de contacto com o património natural, cultural e paisagístico, o que explica a evolução das infraestruturas e equipamentos planeados e implementados em ambientes geográficos como as frentes de água (ribeirinhas ou marítimas), os espaços rurais, as montanhas, as áreas protegidas, entre outros, com a particularidade de incluir a reutilização/reconversão de canais ferroviários desativados assim como frequentemente a requalificação de antigos edifícios e infraestruturas considerados decisivos para a qualidade da oferta e experiência turística centrada na utilização ciclável ou pedestre desses “corredores verdes”.

4. NOTAS FINAIS

(Página deixada propositadamente em branco)

O tema deste livro, centrado na geografia do turismo, em geral, e no turismo de passeio pedestre e cicloturismo, em particular, tem despertado interesse crescente na comunidade científica internacional e apresenta grande potencial para estudos a realizar tanto numa vertente teórica como aplicada.

Tivemos oportunidade de explicitar o quadro teórico/conceitual desta importante temática, as diversas configurações de infraestruturas para atividades pedestres e/ou cicláveis, bem como os territórios de referência de uma geografia da oferta/procura cada vez mais complexa, especializada, personalizada e exigente. Apresenta-se, ainda a este respeito, o exemplo da Rota dos Túneis e Pontes (Figura 70), na antiga ligação ferroviária internacional do Douro. Após o encerramento do canal ferroviário Barca de Alva – *La Fuente de San Esteban*, em 1 de janeiro de 1985 (cerca de 3 anos antes do encerramento do lanço entre Pocinho e Barca de Alva), e o período de degradação de todo o conjunto ferroviário associado, procedeu-se, recentemente, a uma tentativa de “resgate” do troço entre Barca de Alva (desde a antiga ponte internacional) e *La Fregeneda*, o qual é considerado um dos itinerários ferroviários de maior grandiosidade paisagística (e dificuldade de construção da infraestrutura de caminho de ferro) da Península Ibérica – em que se destacam 20 túneis (o primeiro, junto à antiga estação de *La Fregeneda*, com 1593 metros de comprimento) e 10 pontes para vencer mais de 300 metros de desnível e 17 quilómetros de extensão –, com requalificação parcial da infraestrutura (que acompanha de perto o rio Águeda e a linha de fronteira Portugal/Espanha), para permitir uma utilização pedestre em segurança e com informação adequada sobre as obras de arte e demais elementos de referência, mas sem o levantamento da via

férrea (ao contrário do que acontece nos processos que originam as ecopistas) – carecendo, pontualmente, de atenção da parte da entidade gestora.



Fotografia: Autor

Figura 70. Rota dos Túneis e Pontes, na *Puente del Morgado* (La Fregeneda, 2020)

Com a previsível continuidade de crescimento da atividade turística mundial nas próximas duas décadas (UNWTO, 2019), ou melhor, com o retomar gradual do turismo – sendo reconhecido pelos especialistas que “(...) a procura doméstica deverá se reanimar mais rapidamente que a internacional” (ONU, 2020) – em função de medidas para mitigação ou recuperação dos efeitos da crise causada pela pandemia de COVID-19²⁴, e “aumentando a pressão sobre os recursos naturais, em particular os combustíveis fósseis, a abordagem ao turismo de baixo carbono assumirá maior importância” (Weston & Mota, 2012:1).

²⁴ No último Dia Mundial do Ambiente (5 de junho de 2020), Zurab Pololikashvili (Secretário-Geral da UNWTO) afirmou que a “nova normalidade” redobra a necessidade de sustentabilidade da atividade turística e considerou fundamental a adoção de uma “nova visão para o turismo global”, de forma a “crescer melhor, mais forte e conciliar as necessidades das pessoas, do planeta e da prosperidade” (UNWTO, 2020).

É neste quadro e no contexto do turismo experiencial e imersivo que assumem relevância as atividades pedestres e cicláveis ao ar livre, consideradas como as formas mais populares de mobilidade humana e mais significativas de deslocação (viagens) de baixo carbono, pelo papel importante a desempenhar na sustentabilidade ambiental e económica do turismo²⁵ (Sharpley, 2009; Piket *et al.*, 2013; Hall *et al.*, 2015; Mowforth & Munt, 2016; Fayos-Solà & Cooper, 2019).

Caminhar e andar de bicicleta, com amplas possibilidades de utilização de infraestruturas em domínio público, tanto em territórios rurais quanto urbanos (Figuras 71 e 72), são geralmente reconhecidas como modalidades de lazer e turismo sustentável, bem como geradoras de valor para os destinos (Newsome *et al.*, 2013; Kolodziejczyk, 2019; Svobodova *et al.*, 2019), com benefícios na amplitude da descoberta do território (Davies, 2018; Gómez-Martín, 2019), à revitalização da economia (Weston *et al.*, 2012; Gazzola *et al.*, 2018), passando por oportunidades de aprendizagem e experiências singulares (Moore *et al.*, 2012; Malihah *et al.*, 2014; Volgger, 2020), entre outras.

As mudanças que ocorreram nas últimas décadas geraram uma procura crescente por férias e viagens experienciais e emocionais, de tal maneira que os “turistas pretendem uma experiência complexa e profunda para apreciar melhor os elementos das identidades locais e as

²⁵ Como, também, no âmbito geral da mobilidade sustentável. “Incentivar moradores e visitantes a usá-los, especialmente para viagens urbanas curtas, tem crescido em popularidade, por exemplo, com o desenvolvimento de sistemas públicos de partilha de bicicletas em muitas cidades do mundo” (Weston & Mota, 2012:1).

As bicicletas elétricas já estão integradas nesses sistemas em diversas cidades. No caso de Madrid, a *BiciMAD* disponibiliza na atualidade cerca de 2.500 bicicletas eléctricas em mais de 200 locais (estações) da cidade. O acesso está associado a um cartão que se carrega com saldo para cobrar o tempo de uso do serviço de aluguer.

Por outro lado, conciliar práticas desportivas saudáveis e novas tendências de mobilidade suave através da utilização da bicicleta como meio de transporte não poluente, está na génese de diversos eventos de que é exemplo o *World Bike Tour*, com edições na Europa e América do Sul, desde 2006, com a particularidade de associar diversas iniciativas, designadamente de inclusão social (participação de cidadãos com necessidades especiais em bicicletas adaptadas), ao evento principal. A próxima edição está prevista para o início de outubro (de 2020), em Lisboa.

paisagens únicas de um determinado território”, e por isso “viajam para locais que oferecem uma experiência turística única (...) com base em elementos tangíveis e intangíveis” (Gazzola *et al.*, 2018:1).



Fotografia: Autor

Figura 71. Ecovia em *Neustadt an der Weinstrasse* (2019)



Fotografia: Autor

Figura 72. Ciclovía em *Louvain* (2020)

No caso de Portugal, a criação de condições estruturais e incentivos para andar a pé e de bicicleta, quer na mobilidade quotidiana, quer nos tempos livres, está presente em diversos documentos orientadores e quadros normativos, os quais em boa medida resultam de compromissos nacionais e internacionais assumidos pelo país no domínio da sustentabilidade, em particular o “Acordo de Paris” sobre as alterações climáticas e os “Objetivos de Desenvolvimento Sustentável” adotados no contexto da Organização das Nações Unidas, com o enorme desafio de reduzir as emissões de gases poluentes com efeito de estufa e atingir a neutralidade carbónica até 2050.

A título de exemplo, mencionam-se a “Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030” (2019²⁶), a “Estratégia de Turismo 2027” (2017²⁷) e o “Programa Valorizar” (2016²⁸) através da “Linha de Apoio à Valorização Turística do Interior” (2016²⁹), os quais convergem quanto ao propósito de promoção do uso da bicicleta e do turismo com bicicleta, bem como de valorização do pedestrianismo e do turismo de passeio pedestre.

Na “Estratégia de Turismo para 2027”, as tipologias de projetos prioritários do eixo estratégico “1. Valorizar o território e as comunidades”, através da linha de atuação “estruturar e promover ofertas que respondam à procura turística”, fazem referência às “Ações de estruturação da oferta turística em torno de roteiros/itinerários temáticos com forte vocação

²⁶ Aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 02 de agosto (Diário da República n.º 147/2019, Série I de 2019-08-02, pp. 46-81).

²⁷ Aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 134/2017, de 27 de setembro (Diário da República n.º 187/2017, Série I de 2017-09-27, pp. 5522-5532).

²⁸ Criado pelo Despacho Normativo n.º 9/2016, de 28 de outubro (Diário da República n.º 208/2016, Série II de 2016-10-28, pp. 32314-32316). Pretende “assegurar condições para a contínua qualificação do destino, através, nomeadamente, da regeneração e reabilitação dos espaços públicos com interesse para o turismo e da valorização do património cultural e natural do país, promovendo, de igual modo, condições para a desconcentração da procura, para a redução da sazonalidade e, assim, para a crescente criação de valor e de emprego” (*Idem*: 32314).

²⁹ Criada pelo Despacho Normativo n.º 16/2016, de 30 de dezembro (Diário da República n.º 250/2016, Série II de 2016-12-30, pp. 37753-37754).

turística de âmbito histórico-cultural e/ou natural, tendo subjacente os ativos turísticos estratégicos nacionais, nomeadamente, através da implementação dos seguintes projetos: *Portuguese Trails* (alargar a todo o país o projeto piloto *Cycling and Walking* da região do Algarve); Caminhos de Fátima; Caminhos de Santiago; Rede de turismo militar” (Diário da República n.º 187/2017, Série I de 2017-09-27, p. 5528). Considerando, de igual modo, a ambição de posicionar “Portugal como um dos destinos turísticos mais competitivos e sustentáveis do mundo” (*Idem*: 5522), é para a concretização desse desígnio que o cicloturismo, em particular, pode desempenhar um papel preponderante.

Segundo a “Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030”, o projeto *Portuguese Trails* “conta já com mais de 14.200 Km em mais de 400 percursos cicláveis e pedestres, ao longo dos quais se oferecem 194 programas turísticos distintos, e é desenvolvido em parceria com entidades públicas locais, regionais e nacionais e empresas turísticas. Todos estes percursos estão disponíveis na plataforma www.portuguesetrails.com” (Diário da República n.º 147/2019, Série I de 2019-08-02, pp. 51-52). Do conjunto de medidas a incentivar e apoiar no âmbito desta estratégia, constam percursos cicláveis para desporto e lazer, através de “mapeamento, sinalização e manutenção de percursos adequados, em estrada e fora de estrada”. Pretende-se que sejam identificados “pontos de articulação e potenciais sinergias com percursos pedestres já existentes e em desenvolvimento, assim como com a Rede Nacional de Ecopistas, os Centros e Percursos «*Cyclin’ Portugal*», ou a rede *Eurovelo*, para bicicletas, bem como o *Portuguese Trails* enquanto projeto nacional de dinamização e promoção nacional e internacional da oferta de percursos pedestres e cicláveis” (Diário da República n.º 147/2019, Série I de 2019-08-02, p. 65).

Quanto à “Linha de Apoio à Valorização Turística do Interior”, a publicação do diploma de criação deste instrumento de apoio “ao investimento a iniciativas/projetos com interesse para o turismo, que promovam a coesão económica e social do território, em linha com o

Programa Nacional para a Coesão Territorial” (TP, 2019³⁰), coincidiu com o início do primeiro período de apresentação de candidaturas (até 31 de dezembro de 2017). Nele constam cinco tipologias de iniciativas e projetos susceptíveis de enquadramento, entre os quais os “projetos de valorização ou incremento da oferta de *Cycling & Walking*, nomeadamente no contexto dos percursos cicláveis, pedonais e de fruição espiritual, que concorram para o posicionamento internacional de Portugal como destino competitivo para a prática destas atividades³¹ (Diário da República n.º 250/2016, Série II de 2016-10-28, p. 37753). No ano de 2018 esta linha abriu uma fase de candidatura destinada aos municípios afetados pelos incêndios de junho de 2017. “A valorização do património natural, através da oferta de atividades turísticas que concorram para a fruição sustentável desse património e para o [referido] posicionamento internacional de Portugal” (TP, 2018) foi também uma das cinco tipologias de projetos abrangidos pelo último aviso para apresentação de candidaturas que decorreu entre 17 de dezembro de 2018 e 30 de novembro de 2019.

A investigação em Portugal, ao contrário do que acontece em outros países, tem dedicado pouca atenção a estes temas, o que ainda é mais evidente na área disciplinar de geografia. Tivemos oportunidade de clarificar este ponto de vista nos capítulos anteriores do presente tra-

³⁰ Conforme informação disponível no site do Turismo de Portugal (<http://business.turismodeportugal.pt/pt/Investir/Financiamento/programa-valorizar/Paginas/Linha-de-apoio-a-valorizacao-turistica-do-interior-valorizar.aspx>).

³¹ A este respeito, importa mencionar que duas grandes rotas nacionais foram recentemente certificadas pela ERA, através da atribuição do selo *Leading Quality Trails – Best of Europe*, que reconhece os melhores destinos de caminhada na Europa (até ao momento, apenas 19, em 10 países), através de critérios como “a sustentabilidade, o nível de experiência proporcionado ao utilizador, a qualidade do seu traçado, e a sua riqueza natural e cultural”: o Caminho Histórico da Rota Vicentina (em fevereiro de 2016) e a Grande Rota das Aldeias Históricas de Portugal (em outubro de 2019) – esta última ostenta, também, o “certificado *BIOSPHERE DESTINATION* – o primeiro destino em rede, a nível mundial, e o primeiro a nível nacional a ganhar esta distinção” (AHP, 2019; disponível em <http://www.aldeiahistoricasdeportugalblog.pt/2019/10/25/grande-rota-das-aldeias-historicas-de-portugal-torna-se-a-maior-rota-europeia-com-selo-leading-quality-trails>).

balho, com resultados de pesquisa das principais bases bibliográficas de acesso aos trabalhos publicados ou defendidos em provas públicas.

É neste contexto que se justifica no nosso caso retomar e aprofundar algumas questões-chave, ou seja, desenvolver linhas de investigação nos próximos anos, as quais configuram, de igual modo, uma oportunidade para valorizar no plano económico e social o conhecimento científico, designadamente através de prestações de serviços especializados entre a Universidade de Coimbra e diversas entidades locais, regionais e nacionais, na sequência do trabalho que temos desenvolvido nos últimos anos – para além de outras tarefas de extensão universitária e divulgação científica.

Com efeito, a realização de contactos e respetivas reuniões presenciais, com diversos agentes institucionais das regiões Norte, Centro e Alentejo, para apresentação de propostas de prestação de serviços especializados através da Universidade de Coimbra, no âmbito de algumas das temáticas referidas, conduziram a resultados interessantes como a formalização e execução de uma dezena e meia de contratos, bem como permitiram a integração de diversas novas propostas de trabalho em candidaturas em fase de avaliação ou já com decisão favorável, designadamente no âmbito do PROVERE (Programa de Valorização Económica dos Recursos Endógenos, 2014-2020), PRODER (Programa de Desenvolvimento Rural, 2014-2020), Programa Operacional da Região Centro (2014-2020) e Programa Valorizar (Linha de Apoio à Valorização Turística do Interior, 2018 e 2019), através de entidades, como, por exemplo, a ADXTUR (Agência para o Desenvolvimento Turístico das Aldeias do Xisto), a Associação das Termas de Portugal – Delegação Centro, a *Destinature* – Agência para o Desenvolvimento do Turismo de Natureza, a DUECEIRA (Associação de Desenvolvimento dos Vales do Ceira e Dueça), a Rota do Românico, a ADRIMAG (Associação de Desenvolvimento Rural Integrado das Serras do Montemuro, Arada e Gralheira), as Câmaras Municipais de Anadia, Castanheira de Pera, Pampilhosa da Serra, Pombal, Vila Nova de Poiares, ou a Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria.

Uma derradeira nota para a possibilidade de valorização da oferta formativa do Departamento de Geografia e Turismo da Universidade de Coimbra, em dois domínios: por um lado, no que diz respeito aos cursos de licenciatura, mestrado e doutoramento, o turismo de natureza, em geral, e a temática enfatizada neste trabalho, em particular, podem assumir maior expressão nos respetivos planos curriculares, em conformidade também com a relevância que o assunto tem na própria região; por outro, na vertente relacionada com a abertura de cursos não conferentes de grau, em que existe um amplo espaço para propostas inovadoras e com potenciais interessados nestas matérias.

O desenvolvimento de propostas de investigação e prestações de serviços configuram uma oportunidade para melhorar a produção científica individual e o nosso contributo para o Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território (CEGOT), bem como para incrementar os processos de transferência de saber (valorização económica e social do conhecimento) e divulgação científica através da Universidade de Coimbra.

(Página deixada propositadamente em branco)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Adanalı, R. & Alim, M. (2019). The students' behaviours at the instructional geocaching applied in problem-based environmental education. *Review of International Geographical Education Online* (RIGEO), 9(1), 122-148.
- Alves, L. & Carvalho, P. (2015). Geocaching e descoberta/valorização de territórios rurais. A sua geografia em Portugal e o exemplo da Serra da Lousã. In P. Carvalho (coord.). *Lazeres Ativos I*. Málaga: EUMED (Universidade de Málaga), pp. 31-47.
- Amaro, D. (2020). *O impacto dos atributos de um destino de bicicleta na satisfação e lealdade dos cicloturistas*, 14 pp. (trabalho inédito realizado no âmbito do Seminário Patrimónios, Territórios Turísticos e Sustentabilidade do Doutoramento em Turismo, Património e Território/Universidade de Coimbra).
- Ambrósio, V. (2017). Circuitos turísticos religiosos e culturais. In F. Silva & J. Umbelino (coords.). *Planeamento e Desenvolvimento Turístico*. Lisboa: Lidel, pp. 323-333.
- Anjos, M. (2019). A apropriação turístico-afetiva do lugar. In U. Fernandes & M. Ribeiro (orgs.). *Geografia e Turismo: Relações Interdisciplinares*. Curitiba: Editora Appris, pp. 135-148.
- Balduck, A-L., Maes, M. & Buelens, M. (2011). The social impact of the Tour de France: comparisons of residents' pre- and post-event perceptions. *European Sport Management Quarterly*, 11(2), 91-113.
- Batista, R. (2015). *O Aproveitamento de antigas infraestruturas ferroviárias em meio urbano – As ecopistas como exemplo*. Faculdade de Engenharia do Porto. Dissertação de Mestrado em Planeamento e Projeto Urbano, 121 pp. (disponível em <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/83265/2/36514.pdf>).
- Battista, R., West, S., Mackenzie, S. & Son, J. (2016). Is this exercise? No, it's geocaching. Exploring factors related to aspects of geocaching participation. *Journal of Park and Recreational Administration*, 34(2), 30-48.
- Beard, J. & Ragheb, M. (1980). Measuring leisure satisfaction. *Journal of Leisure Research*, 12(1), 20-33.
- Beard, J. & Ragheb, M. (1983). Measuring leisure motivation. *Journal of Leisure Research*, 15(3), 219-228.
- Beioley, S. (1995). On Yer Bike – cycling and tourism. *Insights*, Sept, B17-B31.
- Bernardo, V. (2018). *Visitantes internacionais dos Passadiços do Paiva: motivação, experiência, satisfação e canais de distribuição*. Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Porto. Dissertação de Mestrado em Mestrado em Gestão do Turismo, 165 pp. (disponível em https://recipp.ipp.pt/bitstream/10400.22/12464/1/DM_VeronicaBernardo_2018.pdf).
- Boulaire, Ch. & Hervet, G. (2012). New itinerancy: the potential of geocaching for tourism. *International Journal of Management Cases*, 14, 210-219.

- Boys, K., White, K. & Groover, G. (2017). Fostering rural and agricultural tourism: exploring the potential of geocaching. *Journal of Sustainable Tourism*, 25(10), 1474-1493.
- Brandão, J. (2008). Caminho de ferro mineiro do Lena: desígnio de progresso industrial e social. In J. Brandão, C. Calado & F. Couto (eds.). *Património Geológico, Arqueológico e Mineiro em Regiões Cársticas*. Batalha: SEDPGYM, pp. 193-203.
- Brandão, B. (2009). *Avaliação do geopatrimónio no troço Adraga-Magoito (Sintra) da grande rota Caminho do Atlântico GR 11-E9*. Universidade de Lisboa/Faculdade de Letras. Dissertação de Mestrado em Geografia Física e Ordenamento do Território, 180 pp. (disponível em https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/1749/1/21988_ulfl071213_tm.pdf).
- Brandão, B. (2012). *Avaliação da qualidade dos percursos pedestres homologados em Portugal. Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril*. Dissertação de Mestrado em Turismo (Especialização em Planeamento e Gestão em Turismo e Natureza), 75 pp. (disponível em https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/4466/1/2012.04.026_.pdf)
- Brandão, J. (2015). Caminho de ferro mineiro do Lena: viagem interrompida. In J. Brandão e M. Nunes (eds.). *Memórias do Carvão*. Câmara Municipal da Batalha e Câmara Municipal de Porto de Mós, pp. 109-132.
- Bull, C. (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, 259-274.
- Buning, R., Cole, Z. & Lamont, M. (2019). A case study of the US mountain bike tourism market. *Journal of Vacation Marketing*, 25(4), 515-527.
- Burns, P. (2013). *Geocaching, learning, and nature in a location-aware sport*. Royal Roads University. Master Thesis of Arts in Environmental Education and Communication, 129 pp. (disponível em <https://viurrspace.ca/handle/10170/663>).
- Butler, R. (2012). Tourism geographies or geographies of tourism: where the bloody hell are we?. In J. Wilson (ed.). *The Routledge Handbook of Tourism Geographies*. Oxon & New York: Routledge, pp. 26-34.
- Camacho, D., Núñez-Pomar, J., Moreno, J. & Escamilla-Fajardo, P. (2020). Residents' perception of the impact and support for three small and medium-scale sporting events as the basis for a tourism strategy. In V. Ratten, V. Braga, J. Álvarez-García & M. Rio-Rama, (eds). *Tourism Innovation. Technology, Sustainability and Creativity*. London & New York: Routledge, pp. 148-165.
- Campelo, M. (2015). *Caracterização do BTT no Parque Natural de Sintra-Cascais: um contributo para a revisão da Carta de Desporto de Natureza do PNSC*. Universidade de Lisboa/Faculdade de Ciências. Dissertação de Mestrado em Biologia (Ecologia e Gestão Ambiental), 78 pp. (disponível em <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/18470>).
- Capucho, J. (2009). *A natureza na aprendizagem científica: o percurso pedestre como instrumento de um ambiente educativo: o Parque Natural de Sintra-Cascais*. Universidade de Lisboa/Faculdade de Ciências. Dissertação de Mestrado em Ciências da Terra e da Vida para o Ensino, 212 pp. (disponível em: https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/3582/24/ulfc055744_tm_Joana_Capucho.pdf).
- Cardoso, J. (2013). *Infraestruturas como produtos das cidades. O caso da ecopista de Amarante*. Instituto Português de Administração de Marketing (IPAM). Dissertação de Mestrado em Marketing, 92 pp. (disponível em https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/15355/1/jaime_cardoso.pdf).

- Carvalho, C. (2017). *Planeamento da rota cicloturística EuroVelo 3 - rota dos peregrinos em Portugal. Construção de um modelo SIG baseado na optimização de percursos e no apoio à decisão*. Instituto Superior de Agronomia. Dissertação de Mestrado em Arquitetura Paisagística, 102 pp. (disponível em <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/14830>).
- Carvalho, P. (2011). Pedestrianismo e Percursos Pedestres. *Cadernos de Geografia*, 28/29, 193-204.
- Carvalho, P. & Alves, L. (s/d). Pedestrianismo, festivais de caminhadas e turismo de natureza. O exemplo do "Pampilhosa da Serra *Walking Weekend*". *Cadernos de Geografia*, 43 (no prelo).
- Catela, D. & Milheiro, V. (2019). O valor económico do cicloturismo: revisão. *Revista da UIIPS – Unidade de Investigação do Instituto Politécnico de Santarém*, 7(2), 99-101.
- Cavaco, C. & Simões, J. M. (2009). Turismos de Nicho: Uma Introdução. In J. M. Simões & C. Ferreira (eds.). *Turismos de Nicho. Motivações, Produtos e Territórios*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, pp. 15-39.
- Cavaco, I. (2017). *Ferrovias em espaço urbano: sua transformação em vias verdes. O caso de Vila Real de Santo António*. Universidade do Algarve/Faculdade de Ciências e Tecnologia. Projeto de Mestrado em Arquitetura Paisagista, 112 pp. (disponível em <https://sapientia.ualg.pt/bitstream/10400.1/10687/3/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20In%C3%AAs%20Cavaco.pdf>).
- Chen, C-F. & Cheng, W-C. (2016). Sustainability SI: exploring heterogeneity in cycle tourists' preferences for an integrated bike-rail transport service. *Networks and Spatial Economics*, 16(1), 83-97.
- Chhetri, P. & Arrowsmith, C. (2002) Developing a spatial model of hiking experience in natural landscapes. *Cartography*, 31(2), 87-102.
- Chhetri, P., Arrowsmith, C. & Jackson, M. (2004). Determining hiking experiences in nature-based tourist destinations. *Tourism Management*, 25, 31-43.
- Christie, A. (2007). Using GPS and geocaching engages, empowers, and enlightens middle school teachers and students. *Meridian: A Middle School Computer Technologies Journal*, 10(1), 1-15.
- Coghlan, A. & Buckley, R. (2013). Nature-based tourism. In A. Holden & D. Fennell (eds.). *The Routledge Handbook of Tourism and the Environment*. London & New York: Routledge, pp. 334-344.
- Collins-Kreiner, N. & Kliot, N. (2016). Particularism vs. universalism in hiking tourism. *Annals of Tourism Research*, 56, 132-137.
- Colomina, R. (2016). *La Problemática de las vías verdes. Metodología de intervención y aplicación al caso práctico de la vía verde de la "Xixarra"*. Universitat Politècnica de València. Tesis de Máster en Transporte, Territorio y Urbanismo, 171 pp. (disponível em <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/70789/LA%20PROBLEMATICA%20DE%20LAS%20VIAS%20VERDES.pdf?sequence=1>).
- Cope, A., Doxford, D. & Hill, A. (1998). Monitoring tourism on the UK's first long-distance cycle route. *Journal of Sustainable Tourism*, 6, 210-223.
- Cord, A., Roeßiger, F. & Schwarz, N. (2015). Geocaching data as an indicator for recreational ecosystem services in urban areas : exploring spatial gradients, preferences and motivations. *Landscape and Urban Planning*, 144, 151-162.

- Cordeiro, B. (2017). *Biodiversidade e plantas invasoras: uma análise da percepção social*. Universidade de Coimbra/ Faculdade de Ciências e Tecnologias. Dissertação de Mestrado em Biodiversidade e Biotecnologia Vegetal, 126 pp. (disponível em <https://estudogeral.sib.uc.pt/handle/10316/83264.pdf>).
- Correa, L. (2019). Viajar. In U. Fernandes & M. Ribeiro (orgs.). *Geografia e Turismo: Relações Interdisciplinares*. Curitiba: Editora Appris, p. 33.
- Correia, A. & Homem, P. (coords.) (2018). *Turismo no Centro de Portugal: Potencialidades e Tendências*. Coimbra: Conjuntura Actual Editora, 418 pp.
- Costa, A. (2014). *Ecopista do Rio Minho: proposta para a sua dinamização turística*. Instituto Politécnico de Viana do Castelo. Dissertação de Mestrado em Turismo, Inovação e Desenvolvimento, 251 pp. (disponível em http://repositorio.ipv.pt/bitstream/20.500.11960/1129/1/Anabela_Costa.pdf)
- Cravidão, F. & Santos, N. (2013). Nota Introdutória. In F. Cravidão & N. Santos (coords.). *Turismo e Cultura. Destinos e Competitividade*. Coimbra: Imprensa da Universidade, pp. 9-19.
- Crouch, D. (2000). Places around us: embodied lay geographies in leisure and tourism. *Leisure Studies*, 19 (2), 63-76.
- Cunha, M. (2013). *Concepção e valorização de um percurso pedestre no Parque Natural da Arrábida: o caso de estudo das Terras do Risco*. Universidade de Lisboa/ Faculdade de Ciências. Dissertação de Mestrado em Biologia (Ecologia e Gestão Ambiental). 79 pp. (disponível em https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/8201/1/ulfc102859_tm_maria_cunha.pdf)
- Cutler, Q., Carmichael, B. & Doherty, S. (2014). The Inca trail experience: does the journey matter? *Annals of Tourism Research*, 45, 152-166.
- Das, S. & Islam, M. (2018). Hindu pilgrimage in India and walkability: theory and praxis. In C. M. Hall, Y. Ram & N. Shoval (eds.). *The Routledge International Handbook of Walking*. London & NewYork: Routledge, pp. 242-250.
- Davies, G., Halliday, M., Mayes, M. & Pocock, L. (1997). Attitudes to cycling: a qualitative study and conceptual framework. *Crowthorne: Transport Research Laboratory*, 28 pp.
- Davies, N. (2018). Who walks, where and why? Practitioners' observations and perspectives on recreational walkers at UK tourist destinations. *Annals of Leisure Research*, 21(5), 553-574.
- Davies, N., Lumsdon, L. & Weston, R. (2011). Health motivations for recreational walking. In W. Gronau, K. Reiter & R. Pressl (eds.). *Transport and Health Issues: Studies on Mobility and Transport Research*, 3, 119-140.
- Deluca, W. & King, D. (2014). Influence of hiking trails on Montane Birds. *Journal of Wildlife Management*, 78(3), 494-502.
- Dias, S. (2013). *Avaliação de impactes dos percursos de natureza no Parque Natural da Arrábida*. Universidade Nova de Lisboa. Dissertação de Mestrado em Engenharia do Ambiente (Perfil de Gestão e Sistemas Ambientais), 131 pp. (disponível em https://run.unl.pt/bitstream/10362/11266/1/Dias_2013.pdf).
- 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.
- Dolnicar, S. (2015). Environmentally sustainable tourists. In C. M. Hall, S. Gossling & D. Scott (eds.). *The Routledge Handbook of Tourism and Sustainability*. London & New York: Routledge, pp. 140-150.

- Downward, P. & Lumsdon, L. (1998). Cycle and see: developing a cycling package for visitors. *Insights*, July, pp. C1-C9.
- Downward, P. & Lumsdon, L. (2001). The development of recreational cycle routes: an evaluation of user needs. *Managing Leisure*, 6(1), 50-60.
- Fariás, E. & Monserrat, S. (2014). Los visitantes del parc natural de L'Alt Pirineu y la práctica de actividades recreativo-deportivas. Una propuesta de segmentación. *Pirineos-Revista de Ecología de Montaña*, 169, 1-16.
- Fayos-Solà, E. & Cooper, C. (2019). Introduction: innovation and the future of tourism. In E. Fayos-Solà, & C. Cooper (eds.). *The Future of Tourism: Innovation and Sustainability*. Springer International Publishing, pp. 1-16.
- FCMP (2006). *Regulamento de Homologação de Percursos Pedestres*. Lisboa: Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal, 13 pp. (disponível em http://www.fcmporugal.com/files/PercursosPedestres/RHPP_vWeb.pdf).
- Fennell, D. (1999). *Ecotourism: An Introduction*. London: Routledge.
- Fernandes, J. (2013a). Turismo, precariedade territorial e dinâmicas de desterritorialização. In F. Cravidão & N. Santos (coords.). *Turismo e Cultura. Destinos e Competitividade*. Coimbra: Imprensa da Universidade, pp. 111-133.
- Fernandes, J. (2013b). Tecnologia, georreferenciação e novas territorialidades. O caso do geocaching. *Cadernos de Geografia*, 30/31, 171-180.
- Fernández, A. (2016). *Red de ciclovías para la ciudad de Vigo: análisis y trazado para la trama viaria existente*. Escuela Superior Gallecia. Tesis de Máster en Arquitectura y Urbanismo, 208 pp. (disponível em <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/17959>).
- Fernández-Latorre, F.M. (2015). Flujos turísticos, capital territorial y uso de la bicicleta. Andalucía como modelo de destino emergente en cicloturismo. *Revista de Estudios Andaluces*, 32, 76-107.
- FPC (2016). *Guia Orientador. Ciclismo e Animação da Atividade Turística*. Lisboa: Federação Portuguesa de Ciclismo, 37 pp. (disponível em <http://business.turismodeportugal.pt/SiteCollectionDocuments/portuguese-trails/guia-orientador-ciclismo-dinamizacaotividade-turistica-cycling-portugal.pdf>).
- FPC (2019). *Regulamento de Homologação Percursos Cicláveis e Centros "Cyclin' Portugal"*. Lisboa: Federação Portuguesa de Ciclismo, 45 pp. (disponível em http://www.cyclinportugal.pt/images/downloads/CyclinPortugal_Regulamento_2019.pdf).
- Freitas, D. (2018). *Impactos do Caminho de Santiago em Chaves. Perspetiva cultural*. Universidade do Minho. Dissertação de Mestrado em Português Língua Não Materna (PLNM), Português Língua Estrangeira (PLE) e Língua Segunda (PL2), 92 pp. (disponível em <http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/59783>).
- Freitas, S. (2018). *Caracterização e avaliação dos percursos pedestres da RAM: estágio curricular no IFCN IP-RAM*. Universidade da Madeira. Relatório de Estágio de Mestrado em Ecoturismo, 135 pp. (disponível em <https://digituma.uma.pt/bitstream/10400.13/1925/1/MestradoSaraFreitas.pdf>).
- Gajda, S. (2008). *UK mountain biking tourism: na analysis of participant characteristics, travel patterns and motivations in the context of activity and adventure tourism*. Napier University (Edinburgh). Master Degree in Tourism and Hospitality Management, 106 pp. (disponível em http://www.leelau.net/Misc/EIS%20bike/2008%20UK%20DISSERTATION_MICHAL_GAJDA.pdf)

- Gancho, A. (2018). *Traçado para um novo percurso pedestre: nas margens da ribeira do Vascão*. Universidade do Algarve/Faculdade de Ciências e Tecnologia. Dissertação de Mestrado em Gestão Sustentável dos Espaços Rurais, 111 pp. (disponível em <https://sapientia.ualg.pt/handle/10400.1/12627>).
- Gavinho, E. (2010). *Projecto ecobike trail na Serra da Estrela: o turismo alternativo na redução da sazonalidade*. Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril. Dissertação de Mestrado em Turismo (Especialização em Planeamento e Gestão em Turismo de Natureza e Aventura), 114 pp. (disponível em <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/2333>).
- Gazzola, P., Pavione, E., Grechi, D. & Ossola, P. (2018). Cycle tourism as a driver for the sustainable development of little-known or remote territories: the experience of the Apennine Regions of Northern Italy. *Sustainability*, 10 (6), 19 pp.
- Getz, D. & McConnell, A. (2011). Serious sport tourism and event travel careers. *Journal of Sport Management*, 25, 326-338.
- Gilburn, A. (2019). Factors driving the decline in the publication of geocaches. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 27, 6 pp.
- Goeldner, Ch. & Ritchie, B. (2006). *Tourism: Principles, Practices, Philosophies*. New Jersey: John Wiley & Sons, 10th Edition.
- Gomes, J. (2017). *Proposta de corredor verde ciclável da cidade de Guimarães*. Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro. Dissertação de Mestrado em Arquitetura Paisagista, 168 pp. (disponível em <https://repositorio.utad.pt/handle/10348/7809>).
- Gomes, R. (2013). *Percursos pedestres na Região Autónoma da Madeira – A importância da integração da gestão do risco*. Universidade do Porto/Faculdade de Letras. Dissertação de Mestrado em Riscos, Cidade e Ordenamento do Território, 149 pp. (disponível em <https://repositorio-aberto.up.pt/handle/10216/78027>).
- Gomes, S. (2018). *Cicloturismo em Portugal*. Universidade de Lisboa/Instituto Superior de Economia e Gestão. Dissertação de Mestrado em Economia Internacional e Estudos Europeus, 46 pp. (disponível em <https://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/17660/1/DM-SCG-2018.pdf>).
- Gómez-Martín, M. B. (2019). Hiking tourism in Spain: origins, issues and transformations. *Sustainability*, 11, 3619, 13 pp.
- Green, D. (2003). *Travel Patterns of Destination Mountain Bikers*. Boulder: International Mountain Bicycle Association, 6 pp. (disponível em <https://www.issuelab.org/resources/3789/3789.pdf>).
- Hall, C. M. & Page, S. (2006). *The Geography of Tourism and Recreation. Environment, Place and Space*. Oxon & New York: Routledge, Third Edition.
- Hall, C. M. & Page, S. (2012). From the geography of tourism to geographies of tourism. In J. Wilson (ed.). *The Routledge Handbook of Tourism Geographies*. Oxon & New York: Routledge, pp. 9-25.
- Hall, C. M., Gössling, S. & Scott, D. (2015). The evolution of sustainable development and sustainable tourism . In C. M. Hall, S. Gössling & D. Scott (eds.). *The Routledge Handbook of Tourism and Sustainability*. London & NewYork: Routledge, pp. 15-35.
- Hall, C. M., Ram, Y. & Shoval, N. (2018). Introduction: walking – more than pedestrian. In C. M. Hall, Y. Ram & N. Shoval (eds.). *The Routledge International Handbook of Walking*. London & NewYork: Routledge, pp. 1-24.

- Han, H., Meng, B. & Kim, M. (2017). Bike-traveling as a growing phenomenon: roles of attributes, value, satisfaction, desire, and gender in developing loyalty. *Tourism Management*, 59, 91-103.
- Havlick, D., Billmeyer, E., Huber, T., Vogt, B. & Rodman, K. (2016). Informal trail creation: hiking, trail running, and mountain bicycling in shortgrass prairie. *Journal of Sustainable Tourism*, 24(7), 1041-1048.
- Ho, C-I., Liao, T-Y, Huang, S-C. & Chen, H-M. (2015). Beyond environmental concerns: using means-end chains to explore the personal psychological values and motivations of leisure/recreational cyclists. *Journal of Sustainable Tourism*, 23(2), 234-254.
- Ickert, L., Rommerskirchen, S. & Weyand, E. (2005). *Veloland Schweiz: Ergebnis-Band zur Gästebefragung. Zählung und Befragung 2004*. Basel: ProgTrans AG, 39 pp. (disponível em file:///C:/Users/pc/Desktop/1159-Jahresbericht%20eCH%202004%20-%20Veloland%20Schweiz%20d.pdf).
- IMTT (2011). Rede Ciclável – Princípios de Planeamento e Desenho. Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, 41 pp. (disponível em: http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/DocumentosdeReferencia/PacotedaMobilidade/Documents/Pacote%20da%20Mobilidade/Rede%20Cicl%C3%A1vel_Princ%C3%ADpios%20de%20Planeamento%20e%20Desenho_Mar%C3%A7o%202011.pdf).
- INE (2019). *Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2018* Lisboa: Instituto Nacional de Estatística, 202 pp. (disponível em https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=358630755&PUBLICACOESTem_a=55488&PUBLICACOESmodo=2).
- Jamal, T. & Robinson, M. (2009). Introduction: the evolution and contemporary positioning of tourism as a focus of study. In T. Jamal & M. Robinson (eds.). *The SAGE Handbook of Tourism Studies*. London: SAGE Publications, pp. 1-16.
- Jepson, D. & Sharpley, R. (2015). More than sense of place? Exploring the emotional dimension of rural tourism experiences. *Journal of Sustainable Tourism*, 23 (8/9), 1157-1178.
- Joyner, L., Lackey, Q. & Bricker, K. (2018). Ecotourism Outlook 2018. In *2018 Outlook Marketing Forum*. 7 pp. (disponível em <https://tra.com/wpcontent/uploads/2018/11/Ecotourism-Outlook-2018.pdf>).
- Jorge, S. (2011). *Percurso pedestre no Rio Este: contribuição para a educação ambiental e promoção do ensino experimental*. Instituto Politécnico do Porto/Escola Superior de Tecnologia da Saúde do Porto. Dissertação de Mestrado em Ambiente, Higiene e Segurança em Meio Escolar, 150 pp. (disponível em <https://recipp.ipp.pt/handle/10400.22/1918>).
- Kastenholz, E. & Rodrigues, Á. (2007). Discussing the potential benefits of hiking tourism in Portugal. *Anatolia*, 18(1), 5-21.
- Kato, K. (2018). Walking to care: pilgrimage as a slow tourism development – Kumano-Kodo pilgrimage, Wakayama, Japan. In C. M. Hall, Y. Ram & N. Shoval (eds.). *The Routledge International Handbook of Walking*. London & NewYork: Routledge, pp. 232-241.
- Kim, W. & Walker, M. (2012). Measuring the social impacts associated with Super Bowl XLIII: preliminary development of a psychic income scale. *Sport Management Review*, 15(1), 91-108.
- Ko, W. & Stewart, W. (2002). A structural equation model of residents' attitudes for tourism development. *Tourism Management*, 23(5), 521-530.

- Kołodziejczyk, K. (2019). Networks of hiking tourist trails in the Krkonoše (Czech Republic) and Peneda-Gerês (Portugal) national parks – comparative analysis. *Journal of Mountain Science*, 16(4), 725-743.
- Kouchner, F. & J. P. Lyard (2001). *A valorização do turismo de passeio pedestre nos territórios rurais. Guia pedagógico sobre a elaboração e execução de um projecto de passeio pedestre*. Observatório Europeu LEADER, *Inovação em meio rural*, caderno n.º 12, 76 pp.
- Kreilkamp, E., Kirmair, L. & Kotzur, A. (2012). *KLIFF Gästebefragung Harz – Sonderauswertung Wanderurlauber*. Leuphana Universität Lüneburg, Lüneburg, Germany, 9 pp. (disponível em: https://www.leuphana.de/fileadmin/user_upload/Forschungseinrichtungen/imo/personen/Kreilkamp_Edgar/kotzur_anne/files/Sonderauswertung_Wanderurlauber_HARZ.pdf)
- Kulczycki, C. & Halpenny, E. A. (2014). Sport cycling tourists' setting preferences, appraisals and attachments. *Journal of Sport & Tourism*, 19(2), 169-197.
- Kulczyk, S., Wozniak, E. & Derek, M. (2018). Landscape, facilities and visitors: an integrated model of recreational ecosystem services. *Ecosystem Services*, 31, 491-501.
- Lamont, M. (2007). Bicycle tourists in Australia: infrastructure, information, and support service requirements. In I. McDonnell, G. Simone & M. Roger (eds.). *CAUTHE 2007: Tourism - Past Achievements, Future Challenges*. Sydney: University of Technology Sydney, 428-431.
- Lamont, M. (2009). Reinventing the wheel: a definitional discussion of bicycle tourism. *Journal of Sport & Tourism*, 14(1), 5-23.
- Lamont, M. (2015). Cycle Touring. In J. Bonham & M. Jonhson (eds.). *Cycling Futures*. Adelaide: University of Adelaide Press, pp. 153-176.
- Lee, C. & Huang, H. (2014). The attractiveness of Taiwan as a bicycle tourism destination: a supply-side approach. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 19(3), 273-299.
- Li, P., Bin, Z. & Ryan, C. (2017). Hiking in China: a fuzzy model of satisfaction. *Tourism Management Perspectives*, 22, 90-97.
- Li, P., Ryan, C. & Bin, Z. (2019). The motivations of Chinese hikers: data from Ningbo. *Current Issues in Tourism*, 23(23), 2893-2909.
- Lois González, R. (2013). *The Camino de Santiago and its contemporary renewal: pilgrims, tourists and territorial identities* (disponível em https://www.researchgate.net/publication/281874872_The_Camino_de_Santiago_and_its_contemporary_renewal_Pilgrims_tourists_and_territorial_identities).
- Lopes, O. (2019). *Contributo dos Passadiços do Paiva para o Desenvolvimento Turístico de Arouca*, 40 pp. (trabalho inédito realizado no âmbito da unidade curricular de Seminário da licenciatura em Turismo, Território e Património/Universidade de Coimbra).
- Lorde, T., Greenidge, D. & Devonish, D. (2011). Local residents' perceptions of the impacts of the ICC cricket world cup 2007 on Barbados: comparisons of pre-and post-games. *Tourism Management*, 32(2), 349-356.
- Lumsdon, L. (1996). Cycle tourism in Britain. *Insights* (March), 27-32.
- Lumsdon, L. (2000). Transport and tourism: cycle tourism – a model for sustainable development? *Journal of Sustainable Tourism*, 8(5), 361-377.
- Malihah, E., Puspito, H. & Setiyorini, D. (2014). Tourism Education and Edu-Tourism Development: Sustainable Tourism Development Perspective in Education. *1st*

- International Seminar on Tourism (ISOT)*, 19 pp. (disponível em https://www.researchgate.net/publication/317168362_Tourism_Education_and_Edu-Tourism_Development_Sustainable_Tourism_Development_Perspective_in_Education_1).
- Manning, R. & Anderson, L. (2012). *Managing Outdoor Recreation: Case Studies in the National Parks*. Wallingford: Cabi International.
- Marion, J. L. & Wimpey, J. (2017). Assessing the influence of sustainable trail design and maintenance on soil loss. *Journal of Environmental Management*, 189, 46-57.
- Martins, L. P. (2016). *Geografia do turismo – linhas de enquadramento e tendências de evolução*, 17 pp. (disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/90847/2/162163.pdf>).
- Martins, T. (2015). *Influência do social media no comportamento de compra dos praticantes de ciclismo*. Universidade da Beira Interior. Dissertação de Mestrado em *Marketing*, 76 pp. (disponível em https://ubibliorum.ubi.pt/bitstream/10400.6/5571/1/4341_8414.pdf).
- MCD (2008). *Creación del Producto Cicloturismo en Vías Verdes – Documento de Síntesis*. Mercado, Comunicación y Desarrollo S.L., 75 pp. (disponível em http://viasverdes.com/prensa/documentos/interes/Estudio_Ciclotur.pdf).
- Melo, R. (2013). *Desportos de natureza e desenvolvimento local sustentável: Análise dos praticantes e das organizações promotoras dos desportos de natureza*. Universidade de Coimbra/Faculdade de Letras e Faculdade de Ciências do Desporto e Educação Física. Tese de Doutoramento em Turismo, Lazer e Cultura (Ramo de Lazer e Desporto), 425 pp. (disponível em <https://estudogeral.sib.uc.pt/handle/10316/24141>).
- Meschik, M. (2012). Sustainable cycle tourism along the Danube Cycle Route in Austria. *Tourism Planning & Development*, 9(1), 41-56.
- Middleton, M. (2010). Exploring space, the senses and sensitivities: spatial knowing. In R. Sharpley & Ph. Stone (eds.). *Tourist Experience. Contemporary Perspectives*. London: Routledge, pp. 215-226.
- Miller, A.B., Leung, Y. & Kays, R. (2017). Coupling visitor and wildlife monitoring in protected areas using camera traps. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 17, 44-53.
- Monteiro, L. (2010). *O conceito de capacidade de carga aplicado à Carta de Desporto Natureza do Parque Natural da Arrábida na vertente pedestrianismo*. Universidade Técnica de Lisboa. Dissertação de Mestrado em Arquitectura Paisagista, 138 pp. (disponível em <https://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/3093/1/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20de%20Mestrado.pdf>).
- Moore, R. L., Leung, Y. F., Matisoff, C., Dorwart, C. & Parker, A. (2012). Understanding users' perceptions of trail resource impacts and how they affect experiences: an integrated approach. *Landscape and Urban Planning*, 107(4), 343-350.
- Moral-Moral, M. (2016). El desarrollo del cicloturismo como una modalidad turística sostenible. *Turydes*, 9(21), 11 pp.
- Moral-Moral, M., Renda, A., Martins, P. (2018). Desenvolvimento turístico sustentável no interior de Algarve (Portugal): o caso da Via Algarviana. *TuryDes*, 11(24), 15 pp.
- Mowforth, M. & Munt, I. (2016). *Tourism and Sustainability. Development, Globalisation and New Tourism in the Third World*. London & NewYork: Routledge, Fourth Edition.

- Mróz, F. & Mróz, L. (2013). Pilgrimage and religious tourism on the Way of St. James – the first European Cultural Route. *Visnyk of the Lviv University. Series Geography*, 43(2), 366-379.
- Munhyang, O., Seongseop, K. & Youngjoon, C. (2019). Analyses of determinants of hiking tourism demands on the Jeju Olle hiking trail using zero-truncated negative binomial regression analysis. *Tourism Economics*, 1-17 pp.
- Nadais, C. (2010). *O turismo e os territórios da espiritualidade. Os Caminhos de Santiago em Portugal*. Universidade de Coimbra. Dissertação de Mestrado em Lazer, Património e Desenvolvimento, 111 pp. (disponível em <https://estudogeral.sib.uc.pt/handle/10316/15370>).
- Netto, A. P. (2010). Experiência e turismo: uma união possível. In A. P. Netto & C. Gaeta (orgs.). *Turismo de Experiência*. São Paulo: Editora Senac, pp. 43-55.
- Neves, D. (2010). *Turismo e riscos na Ilha da Madeira. Avaliação, percepção, estratégias de planeamento e prevenção*. Universidade de Coimbra. Dissertação de Mestrado em Dinâmicas Sociais e Riscos Naturais e Tecnológicos, 149 pp. (disponível em <https://estudogeral.sib.uc.pt/handle/10316/14371>).
- Newsome, D., Moore, S. & Dowling, D. (2013). *Natural Area Tourism: Ecology, Impacts and Management*. Channel View Publishing, 2nd Edition.
- O'Hara, K. (2008). Understanding geocaching practices and motivations. *SIGCHI Conference on Human Factors in Computing Systems*, 1177-1186.
- Ólafsdóttir, R. & Runnström, M. C. (2013). Assessing hiking trails condition in two popular tourist destinations in the Icelandic highlands. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 3-4, 57-67.
- Oliveira, B. (2016). *Estudo comparativo de sistemas de classificação de percursos pedestres*. Universidade da Beira Interior. Dissertação de Mestrado em Ciências do Desporto, 77 pp (disponível em https://ubibliorum.ubi.pt/bitstream/10400.6/6778/1/5052_9911.pdf).
- Oliveira, D., Tavares, F. & Pacheco, L. (2019). Os Passadiços do Paiva. Estudo exploratório do seu impacto económico e social. *Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science*, 8(1), 242-264 (disponível em https://www.researchgate.net/publication/331284457_Os_Passadicos_do_Paiva_Estudo_Exploratorio_do_seu_Impacto_Economico_e_Social).
- Oliveira, J. & Esperança, J. (2011). Bike usage and cycle tourism: the pattern of portuguese associated bike riders. *Book of Proceedings - International Conference on Tourism & Management Studies*, 1, 191-200.
- ONU (2020). *Organização Mundial do Turismo divulga diretrizes para reanimar o setor pós-pandemia*. Organização das Nações Unidas (disponível em <https://news.un.org/pt/story/2020/05/1715062>).
- Pearce, D. (2005). Introduction. Issues and approaches. In D. Pearce, & R. Butler (eds.). *Contemporary Issues in Tourism Development*. London & New York: Routledge, pp. 1-11.
- Pedrosa, A., Albuquerque, H. e Breda, Z. (2017). Definição de percursos turísticos cicláveis na Região de Aveiro com recurso aos sistemas de informação geográfica. *Turismo & Desenvolvimento*, 27/28, 2111-2124.
- Pereira, S. (2014). *Marketing de turismo de natureza: o caso da rede de percursos pedestre de Casével*. Instituto Politécnico de Santarém/Escola Superior de Gestão e Tecnologia. Dissertação de Mestrado em *Marketing*, 127 pp. (disponível em <https://repositorio.ipsantarem.pt/handle/10400.15/1021>).

- Peterson, B., Brownlee, M. & Marion, J. (2018). Mapping the relationships between trail conditions and experiential elements of long-distance hiking. *Landscape and Urban Planning*, 180, 60-75.
- Pickering, C. & Weaver, D. (2003). Nature-based tourism and sustainability: issues and approaches. In R. Buckley, C. Pickering & D. Weaver (eds.). *Nature-based Tourism. Environment and Land Management*. Oxon: Cabi International, pp. 7-10.
- Pigram, J. & Jenkins, J. (2006). *Outdoor Recreation Management*. London & New York: Routledge, 2nd Edition.
- Piket, P., Eijelaar, E. & Peeters, P. (2013). European cycle tourism: a tool for sustainable regional rural development. *APSTRACT: Applied Studies in Agribusiness and Commerce*, 7, 115-119.
- Ram, Y. & Hall, C. M. (2018). Walking tourism in cities: introducing the special issue. *International Journal of Tourism Cities*, 4 (3), 281-284.
- Resende, C. & Filho, V. (2011). Cicloturistas na Estrada Real: perfil, forma de viagem e implicações para o segmento. *Turismo em Análise*, 22(1), 168-194.
- Ribeiro, C. (2014). *Adaptação da estação de caminbos de ferro de Friestas equipamento de apoio à ecopista do rio Minho*. Escola Superior Gallaecia. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, 243 pp. (disponível em <https://comun.rcaap.pt/handle/10400.26/8761?locale=en>).
- Ribeiro, G. (2013). *Requalificação e integração paisagística dos acessos ao troço urbano da ecopista de Évora*. Universidade de Évora. Relatório de Mestrado em Paisagem, Ambiente e Ordenamento (disponível em: <http://hdl.handle.net/10174/15994>).
- Ritchie, B. (1998). Bicycle tourism in the South Island of New Zeland: planning and management issues. *Tourism Management*, 19(6), 567-582.
- Ritchie, B., Shipway, R. & Cleeve, B. (2009). Resident perceptions of mega-sporting events: a non-host city perspective of the 2012 London Olympic Games. *Journal of Sport & Tourism*, 14(2), 143-167.
- Ritchie, B., Tkaczynski, A. & Faulks, P. (2010). Understanding the motivation and travel behaviour of cycle tourists using involvement profiles. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 27, 409-425.
- Roberson, D. N. & Babic, V. (2009). Remedy for modernity: experiences of walkers and hikers on Medvednica Mountain. *Leisure Studies*, 28(1), 105-112.
- Robison, D. (2011). Geocache adventures: Ubiquitous handheld computing as an aid to promote environmental awareness amongst students. *International Journal of Innovation and Leadership on the Teaching of Humanities*, 1(2), 47-56.
- Rocha, C., Guillarducci, B., Almeida, H., Coelho, N., & Cortat, L. (2013). Análise da capacidade de carga em trilha do parque estadual da Serra do Brigadeiro (MG) através da consideração das raízes expostas. *Anais do 2 Congresso Nacional de Planejamento e Manejo de Trilhas / I Colóquio Brasileiro para a Red Latinoamericana de Senderismo*, 882-898.
- Rodrigues, A. (2004). *Trilhos pedestres e turismo: análise exploratória ao mercado dos trilhos pedestres em Portugal*. Universidade de Aveiro. Dissertação de Mestrado em Gestão e Desenvolvimento em Turismo, 308 pp. (disponível em <https://ria.ua.pt/bitstream/10773/17980/1/Tese.pdf>).
- Rodrigues, A. (2018). *Turismo de natureza na Serra da Lousã*. Universidade de Coimbra/ Faculdade de Letras. Dissertação de Mestrado em Turismo, Território e Patrimónios,

- 214 pp. (disponível em https://estudogeral.sib.uc.pt/bitstream/10316/82685/1/AndreiaRodrigues_vers%C3%A3ofinal.pdf).
- Rollins, R. & Rouse, J. (1992). Segmenting backcountry visitors by setting preferences. In J. Willison, S. Bondrup-Nielsen, C. Drysdale, T. Herman, N. Munro & T. Pollock (eds.). *Science and the Management of Protected Areas*. Elsevier Science, pp. 485-497.
- Roque, A. (2011). *Downhill urbano em Portugal: dimensão desportiva e potencialidades turísticas*. Universidade de Coimbra/Faculdade de Letras. Dissertação de Mestrado em Lazer, Património e Desenvolvimento, 137 pp. (disponível em https://estudogeral.sib.uc.pt/bitstream/10316/20199/1/Disserta%C3%A7%C3%A3o_mestrado_andre_roque.pdf).
- Rosário, I., Rebelo, R., Cardoso, P., Segurado, P., Mendes, R. e Santos-Reis, M. (2019). Can geocaching be an indicator of cultural ecosystem services? The case of the montado savannah-like landscape. *Ecological Indicators*, 99, 375-386.
- Saayman, M. & Viljoen, A. (2016). Who are wild enough to hike a wilderness trail? *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 14, 41-51.
- Sales, C. (2019). Viajar. In U. Fernandes & M. Ribeiro (orgs.). *Geografia e Turismo: Relações Interdisciplinares*. Curitiba: Editora Appris, p. 29.
- Sales, M. (2015). *Percursos na paisagem*. Universidade de Évora. Tese de Doutoramento em Gestão Interdisciplinar da Paisagem, 246 pp. (disponível em <http://dspace.uevora.pt/rdpc/handle/10174/14522>).
- Santos, M. G. (2006). *Espiritualidade, turismo e território. Estudo geográfico de Fátima*. Estoril: Príncipia Editora.
- Santos, R. (2014). *Levantamento do geopatrimónio no concelho de Loures e definição de percursos geoturísticos*. Universidade de Lisboa/Faculdade de Letras. Relatório de Estágio do Mestrado em Geografia Física e Ordenamento do Território, 172 pp. (disponível em file:///C:/Users/pc/Desktop/igotul004059_tm.pdf)
- Sarmiento, J. (2002). The geography of “disused” railways: what is happening in Portugal? *Finisterra*, XXXVII, 74, 55-71.
- Sarmiento, J. e Mourão, S. (2003). A pista de cicloturismo Guimarães-Fafe: oportunidade perdida para a criação de um corredor verde? Publicado online em 18 outubro 2003 em www.ocomboio.net (disponível em https://www.researchgate.net/publication/272173038_A_Pista_de_Cicloturismo_Guimaraes-Fafe_Oportunidade_Perdida_para_a_criacao_de_um_Corredor_Verde).
- Serra, M. S. (2016). El cicloturismo y las vías verdes como ejemplo de turismo sostenible. *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, 113, 187-209.
- Sharpley, R. (2009). *Tourism Development and the Environment: Beyond Sustainability?* London & Sterling: Earthscan.
- Sharpley, R. (2013). Responsible tourism. Whose responsibility? In A. Holden, & D. Fennell (eds.). *The Routledge Handbook of Tourism and the Environment*. London & NewYork: Routledge, pp. 382-391.
- Silva, D. (2013). *Concepção de percursos pedonais para o concelho de Sintra*. Universidade de Lisboa/Faculdade de Motricidade Humana. Relatório de Estágio do Mestrado em Exercício da Saúde (disponível em <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/6599>).
- Simas, H. (2015). *Planeamento de circuitos temáticos: quando o Deus Endovélico se cruza com São Tiago*. Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril. Dissertação de Mestrado em Turismo (Especialização em Planeamento e Gestão em Turismo de

- Natureza e Aventura), 249 pp. (disponível em file:///C:/Users/pc/Desktop/2015.04.023_.pdf).
- Simões, S. (2019). *Para um (re)uso da estação ferroviária de Torredeita*. Universidade do Minho. Dissertação de Mestrado em Arquitetura, 108 pp. (disponível em <https://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/63837>).
- Simonsen, P. & Jørgensen, B. (1998). *Cycle Tourism: An Economic and Environmental Sustainable Form of Tourism?* Unit of Tourism Research, Research Centre of Bornholm, 231 pp. (disponível em https://crt.dk/wp-content/uploads/12_rapport_Cycling_tourism.pdf).
- Small, K. (2008). Social dimensions of community festivals: an application of factor analysis in the development of the social impact perception (SIP) scale. *Event Management*, 11(2), 45-55.
- Snelgrove, R. & Wood, L. (2010). Attracting and leveraging visitors at a charity cycling event. *Journal of Sport & Tourism*, 15(4), 269-285.
- Soares, J. e Sousa, R. (2017). Os trilhos das montanhas da Madeira enquanto fator de atração de turismo de BTT. *Exedra*, 1, 134-150.
- Sousa, A. (2014). *O Turismo de natureza no Funchal*. Universidade de Coimbra/ Faculdade de Letras. Dissertação de Mestrado em Lazer, Património e Desenvolvimento, 190 pp. (disponível em: <https://estudogeral.sib.uc.pt/handle/10316/27519.pdf>).
- Sousa, B., Casais, B., Malheiro, A. & Simões, C. (2017). A experiência e o *marketing* turístico em contextos religiosos e de peregrinação: o caso ilustrativo dos Caminhos de Santiago. *Turismo & Desenvolvimento*, 27/28, 789-800.
- Svobodova, K., Monteiro, L., Vojar, J. & Gdulova, K. (2019). Can trail characteristics influence visitor numbers in natural protected areas? A quantitative approach to trail choice assessment. *Environmental & Socio-economic Studies*, 7(2), 10-20.
- Teixeira, R. (2018). *Experiência turística dos praticantes de percursos pedestres da empresa Naturthoughts*. Instituto Politécnico de Bragança/Escola Superior de Comunicação, Administração e Turismo. Dissertação de Mestrado em *Marketing* Turístico, 71 pp. (disponível em <https://bibliotecadigital.ipb.pt/bitstream/10198/17981/1/pauta-relatorio-4.pdf>).
- Timóteo, M. I. (2015). *Corredores verdes como estratégia de valorização da paisagem e recreio público: caso prático do ramal ferroviário de Aljustrel*. Instituto Superior Técnico. Dissertação de Mestrado em Arquitetura Paisagista, 107 pp. (disponível em <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/10927>).
- Tomczyk, A. & Ewertowski, M. (2013). Planning of recreational trails in protected areas: application of regression tree analysis and geographic information systems. *Applied Geography*, 40, 129-139.
- Torbidoni, E. (2011). Managing for recreational experience opportunities: the case of hikers in protected areas in Catalonia, Spain. *Environmental Management*, 47, 482-496.
- Torbidoni, E., Grau, H. & Camps, A. (2005). Trail preferences and visitor characteristics in Aigüestortes i Estany de Sant Maurici National Park, Spain. *Mountain Research and Development*, 25(1), 51-59.
- Tovar, Z. (2010). *Pedestrianismo, percursos pedestres e turismo de passeio pedestre em Portugal*. Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril. Dissertação de Mestrado em Turismo (Especialização em Gestão Estratégica de Destinos Turísticos), 143 pp.

- (disponível em https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/2409/1/2010.04.013_.pdf).
- TP (2018). *Sinalização Nacional para Rotas Cicláveis. Documento Orientador*. Turismo de Portugal, 11 pp. (disponível em <https://business.turismodeportugal.pt/SiteCollectionDocuments/portuguese-trails/documento-orientador-sinalizacao-nacional-rotas-ciclaveis-2018.pdf>).
- TPNP (2015). *Ciclovias, ecopistas e ecovias. Norte de Portugal*. Porto: Turismo do Porto de Norte de Portugal, 218 pp. (disponível em http://www.portoenorte.pt/fotos/guias/ciclovias_ecopistas_e_ecovias_norte_de_portugal_9107708725cf7dff6b829e.pdf).
- Umbelino, J. (2017). O turismo: caracterização e prospectiva. In F. Silva & J. Umbelino (coords.). *Planeamento e Desenvolvimento Turístico*. Lisboa: Lidel, pp. 3-19.
- UNESCO (2020a). *Sacred Sites and Pilgrimage Routes in the Kii Mountain Range*. United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (disponível em <https://whc.unesco.org/en/list/1142>).
- UNESCO (2020b). *Routes of Santiago de Compostela in France*. United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (disponível em <https://whc.unesco.org/en/list/868>).
- UNWTO (2019). *Walking Tourism – Promoting Regional Development*. Madrid: World Tourism Organization, 68 pp. (disponível em <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284420346>).
- UNWTO (2020). *Sustainability as the new normal: a vision for the future of tourism*. World Tourism Organization (disponível em <https://www.unwto.org/covid-19-oneplanet-responsible-recovery>).
- Vaz, G. (2017). *A bicicleta todo-o-terreno na região turística de Coimbra: o caso do centro de BTT Aldeias do Xisto/Louzanpark*. Universidade de Coimbra/Faculdade de Letras. Relatório de Estágio integrado no Mestrado em Turismo, Território e Patrimónios, 82 pp. (disponível em <https://eg.uc.pt/handle/10316/85460>).
- Vieira, A., Silva, R. e Rodrigues, S. (2018). O percurso pedestre da “Levada de Piscaredo” (Noroeste de Portugal): potencialidades geopatrimoniais em espaços multifuncionais. *Terr@Plural*, 12(3), 307-319, 2018 (disponível em <http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/60164>).
- Volgger, M. (2020). The end of tourism through localhood’ and ‘overtourism?: An exploration of current destination governance challenges. In H. Pechlaner, E. Innerhofer & G. Erschbamer (eds.). *Overtourism. Tourism Management and Solutions*. London & New York; Routledge, pp. 206-219.
- Vujko, A., Dragosavac, M., Kisin, N. & Maksimović, B. (2017). The influence of cyclo-tourism on health and economic destination development. *Facta universitatis, Series: Physical Education and Sport*, 15(1), 227-237.
- XG (s/d). *Plan Estratégico del Xacobeo 2021*. Xunta de Galicia, 97 pp. (disponível em <https://xacobeo2021.caminodesantiago.gal/pt/institucional/plan-estratexico-do-xacobeo-2021>).
- Wearing, S. & Neil, J. (2009). *Ecotourism. Impacts, Potentials and Possibilities*. Elsevier. 2nd Edition.
- Weaver, D. (2006). *Sustainable Tourism: Theory and Practice*. Oxford & Burlington: Butterworth-Heinemann/ Elsevier.
- Weston, R. & Mota, J. C. (2012). Low carbon tourism travel: cycling, walking and trails. *Tourism Planning & Development*, 9(1), 1-3.

- Weston, R., Lumsdon, L., Davies, N., McGrath, P., Peeters, P. & Eijgelaar, E. (2012). *The European Cycle Route Network EuroVelo: Study*. Brussels: European Parliament, 196 pp. (disponível em <https://ecf.com/files/wp-content/uploads/The-european-cycle-route-network-EuroVelo.pdf>).
- Williams, S. (2009). *Tourism Geography: A New Synthesis*. Oxon & New York: Routledge, 2nd Edition.
- Wilson, J. (2012). Tourism: the view from space. In J. Wilson (ed.). *The Routledge Handbook of Tourism Geographies*. London & New York: Routledge, pp. 01-05.
- Wolf, D., Hagenloh, G. & Croft, D. (2012). Visitors monitoring along roads and hiking trails: how to determine usage levels in tourist sites. *Tourism Management*, 33, 16-28.
- Wolf, I. D., & T. Wohlfart (2014). Walking, hiking and running in parks: a multidisciplinary assessment of health and well-being benefits. *Landscape and Urban Planning*, 130, 89-103.
- Wöran, B., & Arnberger, A. (2012). Exploring relationships between recreation specialization, restorative environments and mountain hikers' flow experience. *Leisure Sciences: An Interdisciplinary Journal*, 34(2), 95-114.
- Zahradník, D., Banaš M. & Jirásková E. (2012). Back and front of visitor monitoring – examples of good and less successful visitor monitoring in the Czech protected areas. *Journal of Landscape Management*, 3, 14-17.

(Página deixada propositadamente em branco)

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Pedestrianistas em Ponte de Lima, no Caminho de Santiago (2019)	16
Figura 2. Cicloturistas em Vila Nova de Cerveira (2019).....	17
Figura 3. Percurso pedestre no Parque Natural de <i>Neckartal – Odenwald</i> (2020)	23
Figura 4. Sinalética com informação sobre percurso pedestre de grande rota no Parque Nacional de <i>Ordesa y Monte Perdido</i> (2020) .	23
Figura 5. Poste com marca direcional em percurso pedestre de pequena rota junto ao Vidago <i>Palace</i> (Chaves, 2019)	25
Figura 6. Placas indicativas de grande rota pedestre em Idanha-a-Velha (Idanha-a-Nova, 2017).....	25
Figura 7. Painel informativo da GR33 (Grande Rota do Zêzere) no Covão d’Ametade (Manteigas, 2018)	26
Figura 8. Painel informativo do PR10 (Rota do Minério) na antiga mina de São Domingos (Mértola, 2016)	26
Figura 9. Placa indicativa do PR11 FND, em Castelo Novo (Fundão, 2020).....	28
Figura 10. Sinalética direcional da GR44 (Trilho Interpretativo da Serra Amarela), na albufeira de Vilarinho da Furna (Terras de Bouro, 2015).....	28
Figura 11. Caminho do Tejo (GR12-E7), em Abrantes (2019).....	29
Figura 12. Marca da “Grande Rota da Ria de Aveiro”, na entrada do passadiço homónimo, junto ao cais de Esgueira (Aveiro, 2020).....	31

Figura 13. Identificação da estação intermodal da GR33/Grande Rota do Zêzere, em Dornes (Ferreira do Zêzere, 2017)	31
Figura 14. Caminho do Xisto em Cerdeira (Lousã, 2014).....	36
Figura 15. Percurso pedestre da Levada do Caldeirão Verde (Santana, 2011).....	37
Figura 16. Peregrinos e visitantes em Santiago de Compostela (2019) .	42
Figura 17. Placa do “Caminho Central” em Tomar (2019)	45
Figura 18. Sinalização do “Caminho Interior” em Castro de Aire (2018)	45
Figura 19. “Caminho do Este” em Flor da Rosa (Crato, 2019).....	46
Figura 20. Sinalização da Rota Carmelita no Rabaçal (Penela, 2019)....	48
Figura 21. Sinalética da GR33 e do PR4, em Janeiro de Baixo (Pampilhosa da Serra, 2017)	50
Figura 22. Geocache “escondida” em poste do PR1 de Góis, na proximidade de Aigra Velha (2017).....	51
Figura 23. Passadiço de São Martinho do Porto (Alcobaça, 2018)	54
Figura 24. Painel informativo sobre a flora endémica da Barrinha de Esmoriz/Lagoa de Paramos em Esmoriz (Ovar, 2020)	55
Figura 25. Pormenor dos Passadiços do Paiva (Arouca, 2018).....	55
Figura 26. Distribuição geográfica dos Passadiços em Portugal, por município (05/07/2020).....	60
Figura 27. Passadiço da Senhora do Desterro (Seia, 2019)	61
Figura 28. Passadiço de Manta Rota (Vila Real de S ^{to} . António 2014) ..	62
Figura 29. Passadiço da Foz do Rio Minho (Caminha, 2017)	62
Figura 30. Passadiço de Esmoriz (Ovar, 2020)	63
Figura 31. Passadiço do Orvalho (PR1 Georota do Orvalho; Oleiros, 2020)	64
Figura 32. Passadiço do Alamal (PR1 Belver/Gavião, 2019).....	65
Figura 33. Construção do Passadiço da Ribeira das Quelhas (Castanheira de Pera, 01/2020).....	66
Figura 34. Rota da Via Nova (BTT) no Parque Natural da <i>Baixa Limia – Serra do Xurés</i> (2015)	70
Figura 35. Ecopista do Rio Minho (Friestas/Valença, 2019)	70

Figura 36. Bicicleta de todo-o-terreno no litoral alentejano (Odemira, 2014)	71
Figura 37. Bicicletas de estrada na 81. ^a Volta a Portugal (Candal/Lousã, 2019).....	71
Figura 38. Parque exterior de <i>Bikotel</i> em Aldeia Formosa (Vila de Rei, 2017).....	78
Figura 39. Transporte de bicicletas em comboio (ligação Intercidades), na Linha da Beira Baixa (Covilhã, 2019).....	78
Figura 40. Rota <i>EuroVelo</i> 1 em Vila Praia de Âncora (Caminha, 2018) .	81
Figura 41. Ecovia do Peso da Régua (2015).....	83
Figura 42. Ecovia do Litoral no Cabo de São Vicente (Vila do Bispo, 2010).....	83
Figura 43. Troço da Ecovia do Litoral, na Avenida da Ria Formosa, junto ao Passadiço de Cabanas (Tavira, 2014)	84
Figura 44. Ciclovía de Estremoz, junto à antiga estação ferroviária homónima (2018).....	85
Figura 45. Centro de BTT de Vouzela (2019).....	85
Figura 46. Sinalização de trilho de BTT em Castro Laboreiro (Melgaço, 2017).....	86
Figura 47. Placa quilométrica de Subida Épica na Serra da Lousã (Lousã, 2016)	87
Figura 48. <i>Outdoor</i> alusivo ao <i>Granfondo</i> Senhora da Graça (Mondim de Basto, 2019)	89
Figura 49. Antiga estação de Barca de Alva, na linha do Douro (Figueira de Castelo Rodrigo, 2018).....	92
Figura 50. Troço abandonado do antigo ramal de Portalegre, próximo de Sousel (2018)	92
Figura 51. Antiga linha do Corgo e estação de Vila Real (2018).....	94
Figura 52. Ecopista do Sabor em Larinho (Torre de Moncorvo, 2018)..	95
Figura 53. Painel da Ecopista do Montado (Montemor-o-Novo, 2018) ..	95
Figura 54. Ecopista do Vouga em Paradela (Sever do Vouga, 2018)	96
Figura 55. Troço da Ecopista de Mora na proximidade da vila homónima (2018).....	97

Figura 56. Ecopista do Sabor em Sendim (Miranda do Douro, 2018) ...	98
Figura 57. Novo troço da Ecopista de Guimarães – Fafe, junto à estação de Guimarães (2018).....	99
Figura 58. Obras na Ecopista de Famalicão, em São Pedro de Rates (Póvoa de Varzim, 2019)	99
Figura 59. Ecopista junto à antiga estação de Fronteira (2019)	100
Figura 60. Repartição espacial das Ecopistas em Portugal, por município (31/01/2020)	101
Figura 61. Ecopista de Porto de Mós (2019)	103
Figura 62. Acessibilidade “para todos” na Ecopista do Vouga em São Pedro do Sul (2019)	104
Figura 63. Ecopista de Mora no setor do antigo apeadeiro dos Leões (Évora, 2018).....	104
Figura 64. “Cais Bar” no antigo armazém de Figueiró/Viseu (Ecopista do Dão, 2018)	105
Figura 65. Leitor de paisagem na Ecopista do Rio Minho (Valença, 2019).....	105
Figura 66. Casa de campo (“Pensão Destino”) na antiga estação de Castelo de Vide (2019).....	107
Figura 67. Painel do Museu das Terras de Basto na antiga estação de Arco de Baúlhe (Cabeceiras de Basto, 2018)	107
Figura 68. Antiga estação de Vidago (Chaves), com ampliação, convertida em espaço pedagógico e de investigação das práticas termais (2019).....	108
Figura 69. Espaço de apoio a <i>rail bike</i> em Beirã (Marvão, 2019).....	108
Figura 70. Rota dos Túneis e Pontes, na <i>Puente del Morgado</i> (<i>La Fregeneda</i> , 2020).....	116
Figura 71. Ecovia em <i>Neustadt</i> an der Weinstrasse (2019).....	118
Figura 72. Ciclovía em <i>Louvain</i> (2020)	118

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1. Passadiços em Portugal (situação a 05 de julho de 2020).....	59
Tabela 2. Rota <i>EuroVelo</i> 1 em Portugal (30/06/2020)	81
Tabela 3. Ecopistas em Portugal (situação a 31 de janeiro de 2020)	102

(Página deixada propositadamente em branco)

Paulo Carvalho. Professor associado do Departamento de Geografia e Turismo da Universidade de Coimbra, investigador do Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território (CEGOT) das Universidades de Coimbra e Porto, e membro de diversas organizações científicas nacionais e internacionais. É autor (ou coautor) de duas centenas e meia de publicações científicas (com ênfase nos temas património cultural, ordenamento do território, desenvolvimento rural, ambientes de montanha, lazer e turismo), orientou seis dezenas de dissertações/teses já concluídas, e coordenou cerca de duas dezenas de prestações de serviços especializados. No presente desenvolve investigação centrada na Geografia do Turismo, com especial atenção para as áreas protegidas e para os percursos pedestres e/ou cicláveis.

SÉRIE ENSINO
IMPRESA DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA
COIMBRA UNIVERSITY PRESS
2021

