

CICLOTURISMO: MOBILIDADE URBANA E VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO

Área temática: Turismo y Patrimônio

Cristiane Alcântara de Jesus Santos
Doutoranda em Geografia – Universitat de Barcelona
Professora do Curso de Turismo da Universidade Federal de Sergipe – Brasil
E-mail. cristie09@uol.com.br

Antonio Carlos Campos
Doutorando em Geografia – Universitat de Barcelona
Professor do Curso de Geografia da Universidade Federal de Sergipe – Brasil
E-mail. antonio68@uol.com.br

Laura Almeida de Calasans Alves
Mestre em Desenvolvimento e Meio Ambiente
Professora do Curso de Turismo da Universidade Federal de Sergipe – Brasil
E-mail. laura.calasans@gmail.com

Resumo

As transformações que acompanhamos na sociedade contemporânea, seja no âmbito social, econômico e/ou tecnológico, promoveram uma nova cultura acerca da mobilidade urbana e do turismo. A mobilidade urbana é o resultado da interação dos deslocamentos de pessoas e bens entre si e com a própria cidade. Isso significa que o conceito de mobilidade urbana vai além do deslocamento de veículos ou do conjunto de serviços implantados para estes deslocamentos. No cenário do lazer e do turismo, estas transformações são caracterizadas principalmente pela produção flexível do tempo livre e da necessidade de fuga do cotidiano. Desde então, o significado do turismo passou a adquirir uma nova dimensão associada à valorização social de espaços singulares, cuja às peculiaridades induzidas pelo fator “atratividade” atrelada à sensibilidade ambiental e conservacionista caracteriza a sociedade moderna Partindo desse pressuposto, este trabalho tem como objetivo propor a utilização da bicicleta para o uso turístico, a fim de viabilizar a visitação aos principais atrativos da cidade de Aracaju através de uma nova forma de conhecer e percorrer as ruas da cidade. Desta forma, torna-se possível promover a mobilidade urbana sustentável pensada na minimização de problemas como o caos circulatório, a contaminação acústica e atmosférica, o estresse do trânsito e as moléstias relacionadas a saúde física e mental do cidadão. A fim de atingir esse objetivo foram realizados os seguintes procedimentos: levantamento bibliográfico que possibilitou a compreensão de temas relacionados a pesquisa, assim como, a consulta de alguns estudos de casos, sobretudo, que serviram de embasamento para a compreensão do projeto Caju Bike, sistema de bicicletas públicas implantado na cidade de Aracaju – Sergipe. O uso da bicicleta nas cidades como meio de transporte consagrado entre os habitantes, é potencialmente favorável à inclusão do turista no seu uso para locomoção, passeios receptivos e “city tours”. Porém, não é suficiente para garantir sustentabilidade das cidades, que depende da necessária ampliação dos investimentos das ciclovias e diversificação dos modais de transportes; redução dos congestionamentos e poluição do ar; e, a melhoria da qualidade dos serviços públicos de transporte. É necessário o engajamento político dos atores sociais para divulgação e ampliação do uso da bicicleta pelos próprios habitantes e turistas, bem como a criação de diretrizes e instrumentos de lei à realidade da cidade para que os ciclistas sejam reconhecidos como cidadão e possam se apropriar da cidade com tudo que ela pode oferecer.

Palavra-chave: Turismo. Bicicleta. Mobilidade urbana.

Introdução

A partir da aceleração dos processos sociais e econômicos das principais cidades mundiais e a intensificação das campanhas ambientais no sentido de reduzir a emissão de monóxido de carbono e contribuir com a melhoria da qualidade de vida da sociedade, principalmente no espaço urbano, um novo cenário foi formado a partir da distinção entre o local de moradia – trabalho estudo e lazer na cidade. Assim, foram introduzidas novas necessidades de deslocamentos cada vez mais intensos de trabalhadores e usuários/ consumidores entre as diferentes porções das cidades.

No cenário do lazer e do turismo, estas transformações são caracterizadas principalmente pela produção flexível do tempo livre e as necessidades de fuga do cotidiano. Santos (2010, p. 9-10) afirma que “o lazer, o entretenimento e o tempo livre fazem parte das necessidades básicas humanas [...] com a diminuição da jornada de trabalho, o homem passou a ter mais tempo livre, conseqüentemente mais tempo para dedicar-se ao lazer. Estes fatores fizeram com que o turismo ganhasse mais destaque como uma atividade de lazer”. Desde então, o significado do turismo passou a adquirir uma nova dimensão, uma vez que surge uma nova valorização social de espaços singulares, cuja às peculiaridades induzidas pelo fator “atratividade” associada à sensibilidade ambiental e conservacionista caracteriza a sociedade moderna.

Este novo contexto inerente à atividade turística também está associado à necessidade de programar modelos pautados nos princípios da sustentabilidade que apontem para a compatibilidade do desenvolvimento econômico e a conservação dos recursos naturais e culturais visando à equidade e a justiça social. De acordo com Santos (2004, p. 25), “essa nova concepção calcada no desenvolvimento sustentável propõe pressupostos que divergem do atual modelo de desenvolvimento econômico para o turismo [...] sobretudo, no que diz respeito à demanda social”.

As transformações que estamos acompanhando na sociedade contemporânea, sejam no âmbito social, econômico e/ou tecnológico promoveram uma nova cultura acerca da mobilidade urbana, como resultado da interação dos deslocamentos de pessoas e bens entre si e com a própria cidade. Isso significa que o conceito de mobilidade urbana vai além do deslocamento de veículos ou do conjunto de serviços implantados para estes deslocamentos. Pensar a mobilidade urbana é muito mais do que tratar apenas de transporte e trânsito. Trata-se de conectar as pessoas ao seu patrimônio e a sua própria natureza; a liberdade de transitar, reconhecer o trajeto e decidir caminhos diferentes daqueles propostos pelas vias comuns indicadas pela sinalização.

Assim sendo, a mobilidade urbana é entendida neste trabalho como um sistema que envolve os seguintes elementos: as vias e os modais de circulação, os deslocamentos das pessoas (necessários ou induzidos), a logística da distribuição dos fluxos de mercadoria e redes de informações na cidade. É certo que a maioria de nossas cidades atuais foram projetadas para a circulação de veículos automotores e transporte de massa de um lado, como se fosse uma teia de articulação dos fluxos e, de outro lado, os nós, lugares de usos dos pedestres, como se fossem fixos (pontos exclusivos no espaço) e estes pedestres tivessem acesso ao transporte público em todos seus deslocamentos. Fato que confere ao automóvel o privilégio do uso das vias em detrimento dos cidadãos comuns, que com as sucessivas crises dos transportes públicos, tem sua vida condicionada pela dependência do automóvel.

A mobilidade urbana é um tema bastante importante para o desenvolvimento da atividade turística numa determinada localidade, uma vez que a base do turismo é o deslocamento, onde se inclui os deslocamentos internos no destino visitado. Partindo desse pressuposto, este trabalho tem como objetivo propor a utilização da bicicleta para o uso turístico, a fim de viabilizar a visita aos principais atrativos da cidade de Aracaju através de uma nova forma de conhecer e percorrer as ruas da cidade. Desta forma, torna-se possível promover a mobilidade urbana sustentável pensada na

minimização de problemas como o caos circulatório, a contaminação acústica e atmosférica, o estresse do trânsito e as moléstias relacionadas a saúde física e mental do cidadão. A fim de atingir esse objetivo foram realizados os seguintes procedimentos: levantamento bibliográfico que possibilitou a compreensão de temas relacionados a pesquisa, assim como, a consulta de alguns estudos de casos, sobretudo, que serviram de embasamento para a compreensão do projeto Caju Bike, sistema de bicicletas públicas implantado na cidade de Aracaju – Sergipe .

O sistema de bicicleta pública

O sistema de bicicleta pública surgiu em Amsterdam (White bike) no final da década de sessenta do século passado, a partir de protestos dos cidadãos acerca da estrutura da sociedade burguesa holandesa. O ponto primordial da discussão versava acerca da implantação da bicicleta com a finalidade de tornar a cidade mais habitável. Neste primeiro momento, o sistema não apresentava estações distribuídas na cidade para o recolhimento das bicicletas, o que gerava constantes roubos, uma vez que as bicicletas ficam em qualquer lugar livre na cidade. Posteriormente o sistema foi (re) planejado e hoje é citado como um exemplo exitoso.

Copenhague também apresenta um bom exemplo de sistema de bicicletas públicas. O sistema chamado Bicyklen foi criado na década de 90 com estações que liberam as bicicletas a partir do momento em que o usuário insere uma moeda (GONZALO, ROJO; MURGA, 2008). Nos primeiros anos do século XXI, outras cidades europeias, a exemplo de Barcelona (Espanha), Toulouse e Lyon (França), entre outras, começaram a adotar este tipo de sistema incorporando-o as novas tecnologias, sejam a algum tipo de cartão recarregável, chip ou aplicativo baseado em internet visando facilitar o uso do sistema e assim disseminar a prática sustentável de deslocamento.

De fato, conforme apontam Dekoster; Schollaert (2000), o uso da bicicleta gera inúmeros benefícios a coletividade, dentre eles podemos citar:

- a) econômicos: redução dos gastos com a manutenção do carro; fuga de engarrafamento;
- b) políticas: economia dos recursos não renováveis;
- c) social: democratização da mobilidade, maior autonomia e acessibilidade; e,
- d) Ecológicas: efeitos a curto e longo prazo referente ao meio ambiente e o equilíbrio ecológico.

Existem vários tipos de sistemas, dentre eles destacamos os automáticos, manuais e os parques comunitários de sistemas. De acordo com Fernandez (2008), os automáticos estão relacionados com as novas tecnologias, a fim de viabilizar um uso direto e prático das bicicletas. Este tipo de sistema pode ser administrado por empresas privadas ou pelo setor público. Para utilizar o sistema, o usuário deve utilizar o telefone celular ou, em alguns países, também existe a função de “cartão inteligente” que é obtido através de um registro na internet ou em balcões das empresas autorizadas distribuídos em diferentes áreas das cidades. Nestes casos, os próprios usuários desbloqueiam a bicicleta e deve devolvê-la em um dos postos ou estações de bicicleta.

O sistema manual é ideal para cidades de pequeno porte, uma vez que há a necessidade do usuário identificar-se em um balcão de atendimento, a fim de utilizar o serviço. Em alguns países, o usuário precisa pagar uma taxa e apresentar documento de identificação. Neste tipo de sistema existe horário de funcionamento e definição de tempo máximo de uso.

Já o parque comunitário de bicicletas é implantado a partir de bicicletas doadas ou cedidas por um grupo preestabelecido e, somente estes, tem acesso ao meio de transporte.

Na região metropolitana de Aracaju, a bicicleta já se configurava desde o início dos anos 1990 como principal meio de transporte de trabalhadores da construção civil, fato que desencadeou o

aparecimento das primeiras ciclovias na cidade de Aracaju no ano 2001. Atualmente, a cidade conta com mais de 80 km de ciclovias e, através de uma parceria com a iniciativa privada, no ano de 2014, a população aracajuana passou a contar com o sistema de bicicletas públicas “Caju Bike” em diversos pontos da fachada leste da cidade, principalmente próximos aos lugares de interesse turístico da capital.

Apesar da bicicleta está cada vez mais presente nas ruas sendo utilizada por grupos de amigos, ou ciclistas profissionais, a verdade é que se trata de uma invenção que tem uma larga trajetória de uso. Desde então, a bicicleta tem sido utilizada por milhões de pessoas em todo o mundo, seja como um componente de prática esportiva, ou em atividades de lazer, ou até mesmo, como meio de transporte substituindo o uso de veículos automotores ou transporte público favorecendo a qualidade de vida.

O sistema de bicicleta pública de Aracaju – Caju Bike

A cidade de Aracaju, capital do estado de Sergipe, está localizada na região nordeste do Brasil. O estado de Sergipe está localizado na região nordeste do Brasil e apresenta 75 municípios e pouco mais de 22 mil quilômetros quadrados de território. Limita-se ao norte com o estado de Alagoas, ao leste com o Oceano Atlântico e, ao sul e a oeste com o estado da Bahia (FIGURA 1). Aracaju apresenta em sua trajetória urbana conteúdos específicos de uma morfologia social e espacial singular. Desde sua fundação em 1855 até os dias atuais, a segregação social e espacial foi responsável pela indução dos gestores municipais e planejadores a fraccionar o espaço urbano em zonas (algumas mais privilegiadas do que outras, no que diz respeito a abertura de ruas, avenidas, saneamento e equipamentos públicos), dirigindo assim, as políticas de acessibilidade implantadas em seu território.

O plano ortogonal de sua área central, após 160 anos já não mais representa a expansão das vias e artérias que conectam os fluxos internos e externos do espaço urbano. A intensidade do crescimento de sua população, nas últimas décadas, têm forjado novas disparidades e demandado por novas formas de acesso. Dessa forma, as ciclovias construídas nesse período e as campanhas de Organizações Não Governamentais pela inclusão da bicicleta e conscientização por um trânsito mais seguro, são as expressões mais importantes no sentido de diminuir as diferenças entre as distintas zonas da cidade e conscientizar o cidadão sobre como pode se apropriar da cidade e de seu patrimônio.

FIGURA 1
SERGIPE - LOCALIZAÇÃO NO NORDESTE BRASILEIRO

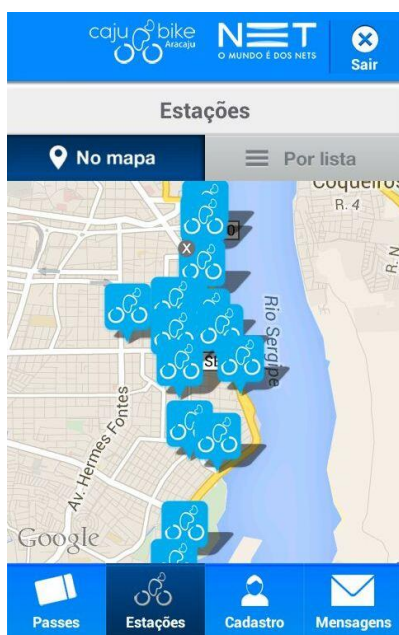


O sistema de bicicleta pública de Aracaju é conhecido como Caju Bike Aracaju. Este sistema concebido como um projeto idealizado por duas empresas privadas que visa promover a mobilidade urbana sustentável. Além disso, o projeto tem como objetivos: a) Introduzir a Bicicleta como modal de Transporte Público saudável e não poluente; b) Combater o sedentarismo da população e promover a prática de hábitos saudáveis; c) Reduzir os engarrafamentos e a poluição ambiental nas áreas centrais das cidades; d) Promover a humanização do ambiente urbano e a responsabilidade social das pessoas¹.

O sistema é operacionalizado através de um aplicativo desenvolvido para Android, iPhone e Windows Phone. O Sistema Caju Bike é composto por 20 estações: Praça da Bandeira, Praça Tobias Barreto, Rua Riachuelo, Rua José Ramos, Conservatório de Música, Mirante da 13 de Julho, Praça Camerindo, Avenida Beira Mar, Praça Almirante Tamandaré, Parque da Sementeira, Almirante Barroso, Praça Getúlio Vargas, Praça General Valadão, Mercado Central de Aracaju, Mediterrâneo (Residencial Mar mediterrâneo), Praça de Eventos, Oceanário, Avenida Rotary, Quadras (quadras poliesportivas – Orla de Atalaia) e Passarela de Caranguejo (FIGURA 2). As Estações de compartilhamento funcionam diariamente das 6:00 às 22:00 horas.

¹ Informação extraída do site <http://www.cajubike.com/sobre.aspx>. Acessado em 10 de janeiro de 2015.

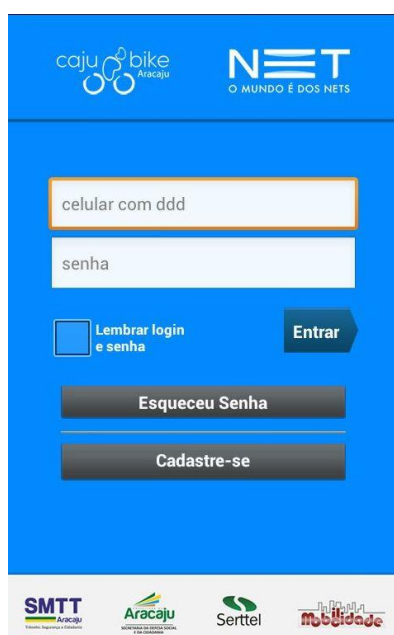
FIGURA 2
ESTAÇÕES



Fonte: Caju Bike App, 2015.

Estas estações estão conectadas a uma central de operações via *wireless*, alimentadas por energia solar que estão distribuídas em diferentes pontos da cidade. Os usuários devem, inicialmente, baixar o aplicativo Caju Bike e efetuar o cadastro, antes de utilizar o serviço de retirada e devolução da bicicleta. (FIGURA 3) O aplicativo é prático e de fácil utilização. Após o cadastro, o usuário tem acesso ao sistema que permite comprar o passe diário ou mensal, observar as estações que tem bicicletas disponíveis e selecionar a estação de interesse (FIGURA 4).

FIGURA 3
APLICATIVO CAJU BIKE



Fonte: Caju Bike App, 2015

FIGURA 4 SELEÇÃO DA ESTAÇÃO



Fonte: Caju Bike App, 2015

É importante ressaltar que através deste sistema, o usuário pode realizar o número de viagens que desejar durante todo o dia, sendo que viagens de até 60 minutos são gratuitas, desde que sejam realizadas com intervalo de pelo menos 15 minutos entre elas e, as viagens com duração de mais de 60 minutos serão tarifadas à parte, no valor de R\$ 5,00 por cada 30 minutos excedentes². A bicicleta pode ser devolvida em qualquer estação disponível (FOTO 1).



Foto 1 – Estação 18 – Parque da Sementeira

²Informação extraída do site <http://www.cajubike.com/sobre.aspx>. Acessado em 10 de janeiro de 2015.

Percebe-se que a implantação do sistema público de bicicleta gerou uma nova dinâmica na cidade, uma vez que tem encontrado vários adeptos que buscam o sistema para a prática de atividade física, lazer ou até mesmo como um meio de transporte que permite o deslocamento entre lugares específicos da cidade. O uso da bicicleta se adequa ao consumo consciente dos lugares, uma vez que se constitui um meio de transporte sustentável, que não agride áreas naturais (ecossistemas, áreas de preservação, parques e reservas), possuindo um baixíssimo impacto ambiental, ausência de poluição (ar e sonora), facilidade e diminuição no tempo de deslocamento pelas trilhas e caminhos. Permite também conhecer melhor o meio ambiente, aproximando e melhorando a interação do visitante com a fauna e a flora, dando-lhe maior liberdade para deslocar-se pelas áreas de preservação, otimizando assim, o tempo de acordo com a sua necessidade e vontade (MACHADO, 2005).

Bicicleta e turismo – uma breve discussão sobre o cicloturismo

O cicloturismo é um segmento turístico relativamente novo, mas que está se expandindo mundialmente, sobretudo, na Europa e no continente americano. Esta atividade consiste na realização da prática turística sobre uma bicicleta possibilitando o deslocamento entre atrativos de forma rápida e contemplativa.

A Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT (2007) define o cicloturismo como uma atividade turística que tem como elemento principal a realização de roteiros de bicicleta. Já para Melgar (1986), o cicloturismo deve ser entendido como uma modalidade de ciclismo que oferece agradáveis viagens. É certo que o cicloturismo pode ser praticado em zonas urbanas ou rurais desde que inclua o ciclismo e o turismo, uma vez que o objetivo dessa prática é permitir ao cicloturista conhecer outras culturas, experimentar e descobrir novos destinos mediante a atividade física sobre a bicicleta. Ademais, alguns autores apontam outras vantagens geradas a partir da prática do cicloturismo: conscientização acerca da preservação do meio ambiente; melhoria nas relações interpessoais, sobretudo, na convivência; estímulo à prática de atividade física e faz com que o usuário se sinta parte da paisagem que compõe a cidade.

De acordo com Roldan (2000, p. 13),

O cicloturismo não tem regras nem definições rígidas, abrangendo desde pequenos passeios de algumas dezenas de quilômetros até viagens com centenas ou milhares de quilômetros, que levam dias ou meses. Não existe preocupação com rendimento e sim com o turismo e o prazer de viajar pedalando. Qualquer que seja a distância ou duração, o espírito e as moções são semelhantes: o importante não é o lugar para onde você vai, mas o caminho que você percorre.

Para Cavallari (2012), o cicloturismo representa muito mais do que apenas uma forma eficiente e econômica de viagem. Trata-se de uma atividade que pode ser utilizada como uma estratégia para a problemática da sazonalidade, principalmente em uma cidade como Aracaju, que não sofre interferências climáticas muito fortes. O autor ainda afirma que este segmento promove hábitos novos de consumo e busca constante e mais responsável por melhor qualidade de vida.

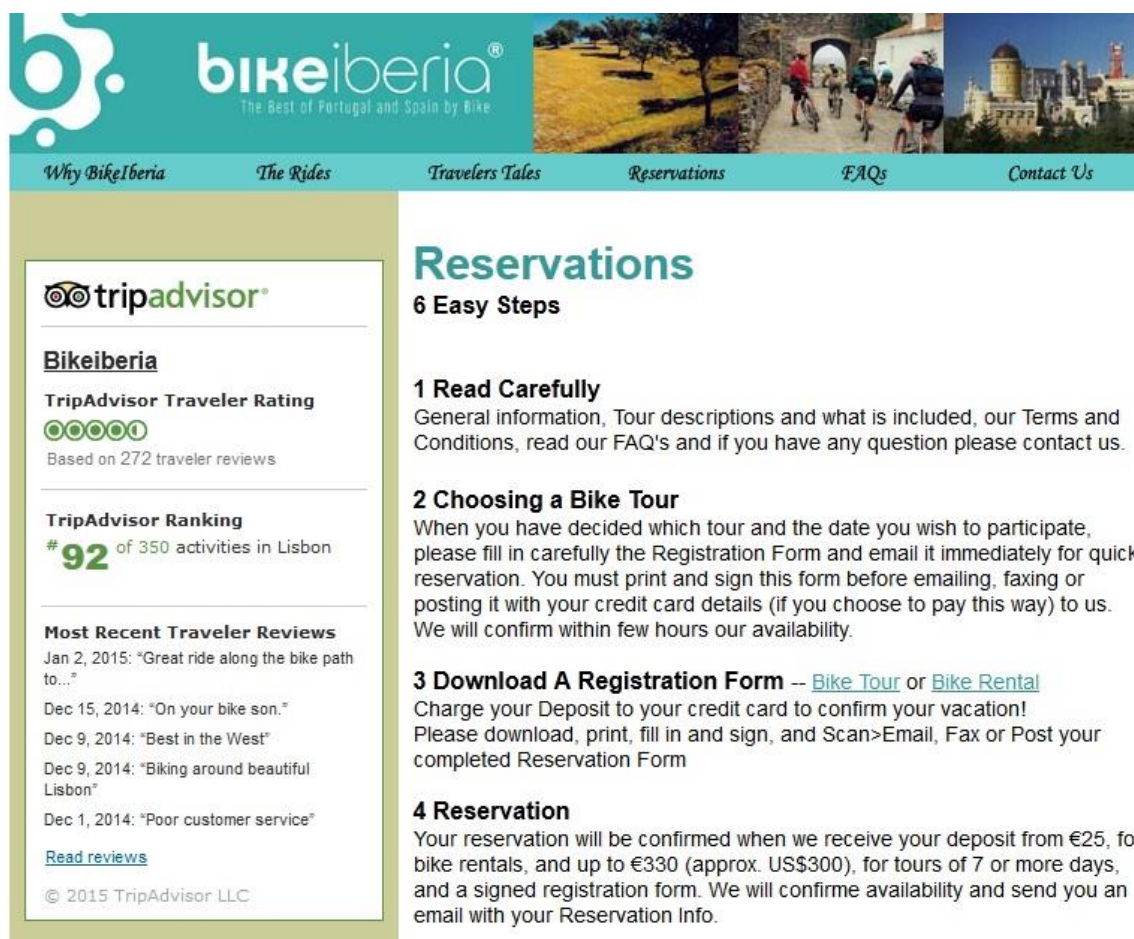
Muitos autores associam o cicloturismo a outros segmentos turísticos, a exemplo do turismo rural, ecoturismo, turismo de aventura, turismo cultural e gastronômico. No entanto, abordaremos aqui relacionando-o com o turismo de lazer, bastante apropriado para o turismo desenvolvido em áreas urbanas.

No entanto, para que o cicloturismo seja implantado com êxito torna-se de suma importância analisar os seguintes pontos: a atual situação do turismo na cidade; a oferta de roteiros existentes e a demanda turística; a possibilidade de elaboração de novos roteiros; e, por fim, as ações

governamentais que garantam a prática ciclística. A base de realização do cicloturismo está pautada na elaboração de roteiros turísticos. De acordo com Bahl (2004, p.31), roteiro turístico “resume todo um processo de ordenação de elementos intervenientes na efetivação de uma viagem”. O autor afirma também que um roteiro “pode estabelecer as diretrizes para desencadear a posterior circulação turística, seguindo determinados trajetos, criando fluxos e possibilitando um aproveitamento racional dos atrativos a visitar” (BAHL, *op. cit.*).

Ao falarmos de roteiros de cicloturismo destacamos os países europeus, sobretudo os que estão inseridos na União Europeia, por apresentarem políticas institucionais concretas de promoção deste segmento. São 12 rotas oficiais em nível regional e nacional. De fato, a Europa, conforme discutimos no início deste artigo, se destaca por promover e estruturar espaços voltados para o uso de bicicleta, principalmente, nas grandes cidades. Dentre os roteiros europeus, destacamos o “Caminho de Santiago” caracterizado por ser uma peregrinação tradicional de percurso histórico e longo, em que uma parcela dos turistas optam por viajar de bicicleta. Atualmente existem várias empresas especializadas em aluguel de bicicleta, inclusive na internet, a exemplo da “Bikeiberia” (FIGURA 5).

FIGURA 5
SITE ESPECIALIZADO EM ALUGUEL DE BICICLETA



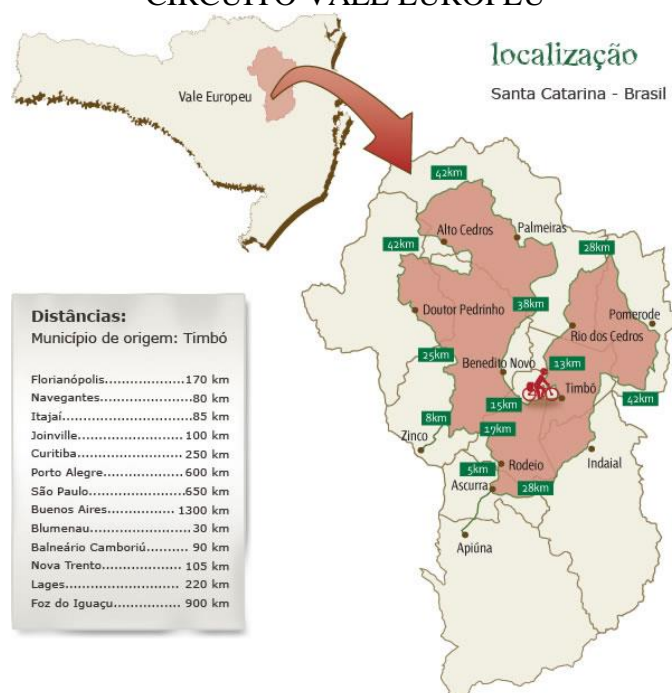
The image shows a screenshot of the Bikeiberia website. The header features the Bikeiberia logo with the tagline 'The Best of Portugal and Spain by Bike' and a navigation menu with links: 'Why BikeIberia', 'The Rides', 'Travelers Tales', 'Reservations', 'FAQs', and 'Contact Us'. Below the header, there is a TripAdvisor widget for Bikeiberia, showing a 5-star rating based on 272 reviews and a ranking of #92 out of 350 activities in Lisbon. The main content area is titled 'Reservations' and lists '6 Easy Steps':

- 1 Read Carefully**
General information, Tour descriptions and what is included, our Terms and Conditions, read our FAQ's and if you have any question please contact us.
- 2 Choosing a Bike Tour**
When you have decided which tour and the date you wish to participate, please fill in carefully the Registration Form and email it immediately for quick reservation. You must print and sign this form before emailing, faxing or posting it with your credit card details (if you choose to pay this way) to us. We will confirm within few hours our availability.
- 3 Download A Registration Form -- [Bike Tour](#) or [Bike Rental](#)**
Charge your Deposit to your credit card to confirm your vacation! Please download, print, fill in and sign, and Scan>Email, Fax or Post your completed Reservation Form
- 4 Reservation**
Your reservation will be confirmed when we receive your deposit from €25, for bike rentals, and up to €330 (approx. US\$300), for tours of 7 or more days, and a signed registration form. We will confirme availability and send you an email with your Reservation Info.

Fonte: <http://bikeiberia.com>

No caso do Brasil, destacamos o Circuito Vale Europeu, em Santa Catarina no sul do país, como um projeto elaborado e implantado, a fim de atender ao segmento do cicloturismo. Trata-se de um roteiro de 300 quilômetros de extensão com início e término na cidade de Timbó, em Santa Catarina, abrangendo rotas em estrada de terra pelo interior de nove municípios da região do Vale Europeu (FIGURA 6).

FIGURA 6
CIRCUITO VALE EUROPEU



Fonte: <http://cicloturismo.circuitovaleeuropeu.com.br/roteiros/>

Os roteiros turísticos são flexíveis, pois não exigem uma sequência de visitação, permitindo que o turista inicie a visita em qualquer ponto do mesmo, além de não apresentarem, necessariamente, ponto inicial e ponto final do percurso. Os roteiros turísticos voltados para o cicloturismo tem um caráter de roteiro autoguiado, uma vez que tem como principal função facilitar os deslocamentos do turista e permitir o contato dos visitantes com os atrativos sem a presença do profissional guia de turismo.

Corroborando com as ideias de Roldan (2000), o cicloturismo tem como objetivo conhecer lugares e praticar turismo, utilizando a bicicleta como meio de locomoção, diferenciando de outras atividades competitivas por suas maiores dimensões espaciais cronológicas e seu planejamento prévio.

A elaboração e estruturação de roteiros turísticos possibilitam o desenvolvimento ordenado do turismo na localidade, tendo em vista que com o aumento da atratividade do destino também haverá um acréscimo no fluxo de turista. Desta forma, haverá aumento da permanência do turista no destino e, por conseguinte, suscitará a movimentação de capital e divisas provenientes dos serviços turísticos. De fato, as localidades que disponibilizam roteiros estão gerando benefícios aos turistas, a partir da possibilidade de conhecer os lugares que despertam o seu interesse de forma ordenada e planejada.

A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) em parceria com o Ministério do Turismo criou a Norma NBR 15509-1 (2007) específica para a operação de guias e condutores em cicloturismo com o objetivo de garantir que um roteiro de cicloturismo seja elaborado com segurança e qualidade. Tal norma foi criada baseada nas normas NBR 15285, NBR 15286 e NBR 15331 quem tratam do Turismo de Aventura e aborda desde as noções básicas de apoio ao ciclista até os equipamentos necessários para a realização do roteiro.

Partindo desse pressuposto, pensar em roteiros cicloturísticos para a cidade de Aracaju é pensar em um novo segmento de mercado que auxiliará na diversificação da oferta turística da cidade. Como a cidade de Aracaju ainda não pode ser concebida como um destino turístico consolidado torna-se de

fundamental importância a inovação e o uso da criatividade para elaboração de produtos que sejam competitivos no mercado atual.

Assim sendo, o cicloturismo desponta como uma potencialidade por associar-se às características da estrutura urbana de Aracaju: cidade plana, com ciclovias que cortam a cidade, implantação do sistema de bicicletas públicas e a imagem de cidade da qualidade de vida. É certo que há necessidade de estudos de rotas cicloturísticas, a fim de que as possíveis rotas sejam bem elaboradas e estejam interligadas às ações e políticas públicas que visem à execução exitosa deste novo produto.

Assim sendo, a existência de uma norma específica associada à implantação do Caju Bike pode converter o cicloturismo em uma nova estratégia para o turismo da cidade de Aracaju. As estações estão distribuídas em lugares de interesse turístico, a exemplo da Orla de Atalaia, onde estão localizados os principais hotéis da cidade e há grande fluxo de turista.

Considerações Finais

O cicloturismo é um modelo ideal de desenvolvimento responsável do turismo, adotado por inúmeros países no mundo, que já defendem a bicicleta como meio de transporte do futuro.

O uso da bicicleta nas cidades como meio de transporte consagrado entre os habitantes, é potencialmente favorável à inclusão do turista no seu uso para locomoção, passeios receptivos e “city tours”. Porém, não é suficiente para garantir sustentabilidade das cidades, que depende da necessária ampliação dos investimentos das ciclovias e diversificação dos modais de transportes; redução dos congestionamentos e da poluição do ar; e, a melhoria da qualidade dos serviços públicos de transporte.

A elaboração e estruturação de roteiros turísticos possibilitam o desenvolvimento ordenado do turismo nos municípios e regiões, tendo em vista que com o aumento da atratividade do destino, mais turistas demandarão determinada região. Desta forma, haverá aumento da permanência do turista na cidade de Aracaju e, por conseguinte, suscitará a movimentação de capital e divisas provenientes dos serviços turísticos. As localidades que disponibilizam roteiros estão gerando benefícios aos turistas, tais como a possibilidade de conhecer os lugares que despertam o seu interesse e previsão de permanência ordenada.

Torna-se necessário o engajamento político dos atores sociais para divulgação e ampliação do uso da bicicleta pelos próprios habitantes e turistas, bem como a implementação de diretrizes e instrumentos de lei à realidade da cidade para que os ciclistas sejam reconhecidos como cidadão e possam se apropriar da cidade com tudo que ela pode oferecer.

Referências

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR: 15509-1: cicloturismo parte 1: requisitos para produto. Rio de Janeiro, 2007.

BAHL, M. **Viagens e roteiros turísticos.** Curitiba: Prottexto, 2004.

CAVALLARI, G. **Manual de mountain bike & cicloturismo.** São Paulo: Kalapalo, 2012.

DEKOSTER, J.; SCHOLLAERT, U. **En bici, hacia una ciudad sin malos humos.** Luxemburgo: Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, 2000. Disponível em <http://carrilbiciya.wordpress.com/2010/02/21/en-bici-hacia-ciudades-sin-malos-humos/> Acessado em 02/09/14.

Fernández, Alex (2008). Bicicletas públicas urbanas. **Consumer Eroski**. Disponível em: http://www.consumer.es/web/es/medio_ambiente/urbano/2008/06/02/177364.php Acessado em 10 de janeiro de 2015.

GONZALO, Hernán; ROJO, Marta; MURGA, Pablo .**Los sistemas de bicicletas públicas**: revisión de las principales experiencias en Europa, 2008. Disponível em: <http://www.fundacionmovilidad.es:8080/archivos/upload/archivos/Gonzalo.pdf> Acessado em 04/09/14.

MACHADO, Álvaro. **Ecoturismo: um produto viável**: a experiência do Rio Grande do Sul. Rio de Janeiro: Ed, Senac Nacional, 2005.

MELGAR, José María Olivar. El Cicloturismo. Deporte y cultura sobre la bicicleta. Cataluña. **Revista- apunts.com**. Sección técnico-profesional. Disponible en: <http://www.revista-apunts.com/es/hemeroteca?article=1230>

ROLDAN, T.R.R. **Cicloturismo**: planejamento e treinamento. Campinas: UNICAMP, 2000.

SANTOS, Cristiane Alcântara de Jesus. Turismo sob a ótica da sustentabilidade. **Boletim Técnico do SENAC**. Rio de Janeiro, v. 30, n. 1, janeiro/abril, 2004.

SANTOS, Cristiane Alcântara de Jesus. **Fundamentos Geográficos do Turismo**. São Cristóvão: CESAD/UFS, 2010.