

RESUMO

O cicloturismo se caracteriza fundamentalmente como toda viagem que utiliza a bicicleta como principal meio de transporte. Prática relativamente recente no Brasil, atualmente encontra-se em processo de expansão, demonstrado por aparições nos diversos tipos de mídia, e ainda, no meio acadêmico, com o surgimento dos primeiros trabalhos voltados para essa temática. O objetivo principal desse trabalho é estudar o cicloturismo, suscitando suas possibilidades enquanto uma vivência crítica e criativa de lazer, entendendo como vivência crítica e criativa a experiência na qual o sujeito participa de forma consciente acerca da prática fruída, e de seu contexto cultural. Para isso busco no referencial teórico dos estudos sobre lazer e turismo as discussões que encaminham o lazer como dimensão da cultura e o turismo enquanto atividade sustentável. Posteriormente apresento o cicloturismo, discutindo uma série de variáveis influenciadoras da sua prática, tais como sua relação com seus praticantes, com o meio ambiente, e com o mercado de consumo, tendo como objetivo ampliar o conceito dessa vivência de lazer e contribuir para um panorama de sua prática no Brasil. Utilizando como metodologia a análise de conteúdo, procuro através da apresentação de três relatos de viagem identificar as possibilidades de vivências críticas e criativas de lazer na prática do cicloturismo. Pude concluir que o cicloturismo, por suas características apresentadas, se constitui em uma prática rica em possibilidades para a vivência crítica e criativa do lazer, pois estabelece uma relação entre os viajantes diferente das tradicionais relações presentes na maioria das vivências de turismo, principalmente as do turismo de massa. Acredito na importância desse estudo como contribuição para os estudos do lazer e do cicloturismo, incentivando uma forma, limpa, diferente e prazerosa de viajar e conhecer o mundo.

INTRODUÇÃO

O ponto de partida para esse trabalho foi a intenção resgatar minha relação com a bicicleta, que se inicia na infância – na cidade de Belo Horizonte –, de pequenas pedaladas e passeios pelo quintal de casa e nas proximidades de meu bairro. Ainda criança, morando em uma pequena cidade do litoral, a bicicleta consistia em um meio de transporte utilizado em larga escala, devido ao relevo plano da cidade bem como suas dimensões. Nesse momento utilizava a bicicleta como meio de transporte para a escola, e também em passeios e brincadeiras com os amigos. Já adolescente e de volta a Belo Horizonte, passei a utilizar menos a bicicleta, me limitando a alguns passeios nos finais de semana. Cansado do estressante e caótico trânsito de uma grande cidade como Belo Horizonte, após meu ingresso na Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), no curso de Educação Física, resolvi adquirir uma bicicleta e utilizá-la como alternativa de transporte. A idéia foi me interessando: sem engarrafamentos, contemplando a paisagem, vendo a cidade de forma diferente, a bicicleta se tornou não só um veículo que me levava ao trabalho e à faculdade, como também minha companheira de passeios. Passeios estes que aumentavam em distância à medida que percebia que não havia limites para meus destinos.

Quando comecei a realizar pedaladas de maior distância tive contato pela primeira vez com o termo *cicloturismo*, através de um conhecido que me disse ter viajado de Belo Horizonte ao Rio de Janeiro de bicicleta. Eu, que sempre gostei de desafios envolvendo meu corpo e estava encantado com a bicicleta, resolvi então me informar melhor sobre esta atividade. Ao pesquisar na internet percebi que apesar de um grupo relativamente pequeno de praticantes o cicloturismo existia já havia algum tempo e muitas informações circulavam na rede mundial de computadores. Além disso,

descobri também alguns livros de relatos de viagens de bicicleta realizadas por brasileiros. Informe-me sobre bicicletas, equipamentos, relatos de viagens e adquiri alguns livros que alimentaram meu sonho de um dia realizar uma grande viagem. Sonho esse que alimentei também na prática, com pequenas viagens por cidades da região metropolitana de Belo Horizonte e algumas cidades do interior de Minas Gerais, sendo a maior delas realizadas na região do Parque Nacional da Serra do Cipó, com 300 quilômetros percorridos.

Do contato com as vivências no cicloturismo até a decisão de transformá-lo no tema deste trabalho entra em cena minha trajetória acadêmica no curso de Educação Física da UFMG, e posteriormente como aluno da VII turma do curso de Especialização em Lazer do Centro de Estudos de Lazer e Recreação da Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional da UFMG (CELAR/EEFFTO/UFMG). Durante a graduação fiz parte do grupo de estudos do CELAR onde pude aprofundar o contato com o campo de conhecimentos do lazer visto ao longo do curso, além de participar de congressos e eventos da área, como o *Seminário O Lazer em Debate* e o *Encontro Nacional de Recreação e Lazer (ENAREL)*. Ao pensar um tema de pesquisa para ingresso na VII turma do Curso de Especialização em Lazer tive como sugestão de meu orientador de monografia de graduação a possibilidade de aprofundar minha relação com a bicicleta, unindo o meu prazer pela prática com o interesse pelos estudos do lazer. Dessa decisão até a construção desse tema, procurei compreender por que o cicloturismo poderia se constituir num objeto de estudos analisado sobre o prisma do lazer.

A busca dessa compreensão veio na forma de algumas análises, que posteriormente deram origem a diversas outras perguntas. Se o ciclismo, o andar de

bicicleta, o turismo e as viagens se constituíam em vivências de lazer, pude perceber através de leituras preliminares de alguns relatos de viagens e reportagens sobre o cicloturismo, que essa prática também apresentava elementos presentes nas vivências de lazer, como a não obrigação, a presença da ludicidade e a busca pelo desenvolvimento pessoal/cultural. Essa percepção veio acompanhada de uma série de questões: o que motiva uma pessoa a viajar de bicicleta? Como o cicloturismo se organiza no Brasil? Qual a relação que os praticantes dessa atividade estabelecem com o turismo e o lazer? Quais as possibilidades de encaminhar o cicloturismo como uma vivência crítica e criativa de lazer?

Essa última questão em especial toma frente nesse trabalho. Estudar o cicloturismo e suas possibilidades como vivência crítica e criativa de lazer pode ser uma contribuição para esse campo de estudos, visto que ainda são poucos os trabalhos voltados para essa temática. Além disso, pode ser também uma contribuição para cicloturistas e pessoas interessadas nas viagens de bicicleta, uma vez que procuro estabelecer as relações explicitadas nesse tipo de viagem.

Pensamos então na análise de conteúdo como metodologia utilizada para esse trabalho. A partir da análise de relatos de viagens realizadas por cicloturistas pensamos em alcançar os três momentos dessa atividade: o antes, na forma das motivações para uma viagem de bicicleta; o durante, através dos relatos dos sentimentos e percepções dos viajantes ao longo de ser percurso; e o depois, nos relatos dos viajantes sobre a importância da experiência vivenciada. A idéia de analisar todas as etapas de uma viagem contribuiu para a escolha da análise de conteúdo, contando também com a qualidade e disponibilidade de relatos desse tipo de viagens na internet e também em livros.

No primeiro capítulo desse estudo apresento o referencial teórico sobre lazer e turismo, encaminhando o lazer enquanto dimensão da cultura e discutindo o turismo privilegiando sua visão de atividade sustentável, que se alicerça nos valores do respeito às comunidades nativas e ao patrimônio cultural das regiões onde é implantado. No segundo capítulo é a vez do cicloturismo, onde procuro analisá-lo dentro do contexto brasileiro, estabelecendo suas relações com o mercado de consumo, com o meio ambiente e com seus praticantes. Finalmente, no terceiro e último capítulo, relaciono o cicloturismo com o referencial teórico apresentado, e através da análise de conteúdo de três relatos de viagem selecionados busco identificar as possibilidades do cicloturismo como uma vivência crítica e criativa de lazer. Além disso, apresento algumas sugestões para estudos futuros que abordem o cicloturismo, a bicicleta e o lazer em sua temática, esperando contribuir para a continuidade de estudos envolvendo essa prática.

Capítulo 1

Preparando a viagem: apontamentos sobre turismo e lazer

Lazer e turismo são fenômenos que ocupam hoje espaço de destaque na sociedade. É comum encontrarmos referências sobre esses temas nos diversos tipos de mídia, bem como perceber os incentivos dos governos no desenvolvimento de políticas públicas tanto de turismo quanto de lazer, apesar de ainda muito incipientes e restritas em suas concepções. Muitos estudiosos do turismo encaminham seus trabalhos sob a perspectiva do lazer, bem como interesses turísticos são colocados em pauta por estudiosos do campo do lazer.

Nesse capítulo pretendo contextualizar esses dois fenômenos, identificando suas relações e peculiaridades, apresentando as concepções e referenciais teóricos que irão nortear esse estudo.

1.1 - Contexto histórico do turismo: dos indícios da antiguidade ao panorama da modernidade

Analisando etimologicamente nosso objeto de estudo – o cicloturismo – percebemos a presença de duas palavras na construção de seu significado: ciclo, designação comum a veículos como bicicletas, motocicletas, velocípedes etc. (FERREIRA, 1975); e turismo, um fenômeno complexo cujo conceito será analisado nesse capítulo. Para compreender o contexto no qual o turismo se apresenta na atualidade, opto pela realização de um resgate histórico, discorrendo também sobre seu conceito e suas manifestações no Brasil.

Segundo Paiva (2001):

O interesse dos homens pelas viagens data da Antigüidade, sendo os motivos os mais variados, de acordo com o momento histórico: econômicos (descobrimto e conquista de novas terras), religiosos (as Cruzadas), culturais (deslocamentos dos filósofos e artistas), esportivos que também eram políticos (os Jogos Olímpicos) e aqueles totalmente políticos (acordos, tratados, reafirmação das soberanias) (p. 15).

A partir desse olhar sob as viagens na antiguidade observa-se a importância que as mesmas tiveram no desenvolvimento da humanidade, e mais especificamente do turismo. Mas torna-se importante diferenciar esses dois elementos: a viagem consiste apenas no deslocamento enquanto o turismo engloba outros aspectos para além deste, como estruturas de hospedagem, alimentação e serviços.

Ao pensar sob essa ótica Barretto (2001) resgata os antecedentes do turismo moderno, desde a antiguidade até a modernidade, apontando alguns elementos que se assemelham ou que se desenvolveram até os dias atuais. Segundo a autora, “os romanos teriam sido os primeiros a viajar por prazer. Informações obtidas através de pinturas pré-históricas, azulejos, placas, vasos, mapas, demonstram que os romanos iam à praia e aos spas” (p. 15).

Entre os séculos II e X é marcante a presença de viagens obrigatórias, como os deslocamentos nas guerras e invasões, além de peregrinações religiosas. Na Idade Média, as antigas estradas construídas pelos romanos foram destruídas pelo desuso, uma vez que a organização da sociedade em feudos auto-suficientes reduziu drasticamente o número de viagens (BARRETTO, 2001). Apesar disso, as invasões e peregrinações religiosas viriam trazer transformações nas relações estabelecidas nas viagens que mostram indícios da organização de um sistema turístico.

As cruzadas para recuperar o Santo Sepulcro, colocaram nos caminhos da Europa muitos viajantes, entre peregrinos, soldados e mercadores, o que propiciou a transformação das pousadas (antes caridosas) em atividades lucrativas com a criação, em 1282, do primeiro grêmio dos proprietários de pousadas, em Florência (...) Também nessa época começou o intercâmbio de professores e alunos entre as universidades européias. (BARRETTO, 2001. p. 46).

Com essas transformações, as viagens e o desenvolvimento de um sistema de serviços relacionados às mesmas (pousadas, estalagens etc.) vão se constituindo numa possibilidade de conhecer o mundo, outras línguas e culturas. Ainda que um privilégio das elites e dos homens, o período entre os séculos XVI e XVIII é considerado pelo incremento no número de viajantes e do valor conferido as viagens (aventura, conhecimento, status) como antecedente do turismo moderno (BARRETTO, 2001).

A Revolução Industrial no século XVIII e o surgimento do capitalismo trariam uma série de transformações na sociedade, não sendo diferente com o turismo. Com os avanços e inovações na tecnologia, nos meios de transporte e nas técnicas mercantis, o turismo e todas as atividades que o cercam sofreram inúmeras modificações, do ponto de vista econômico e social (PAIVA, 2001). Concordando com a autora, Barretto (2001) afirma que após esse período, no século XIX “começaram as primeiras viagens organizadas com a intervenção de um agente de viagens e é esse o começo do turismo moderno” (p.51). Dessa forma, o que diferencia o turismo moderno de práticas semelhantes da antiguidade é o modo de produção da sociedade bem como as relações sociais estabelecidas. Para caracterizar essas práticas nos contextos da antiguidade e da modernidade, Barretto (2001) apresenta como exemplo as viagens dos romanos motivadas pelo prazer:

(...) são antecedentes remotos que não podem ser comparados ao que hoje se entende por turismo, fundamentalmente no aspecto socioeconômico. (...) as relações de produção capitalistas da sociedade industrial que caracterizam o turismo atual não estavam presentes porque os serviços eram prestados pelo braço escravo (p. 44).

Já no contexto da modernidade, Paiva (2001) aponta a década 1950 como o período de solidificação do turismo de massa:

Com a consolidação da indústria, cada vez mais existiam indivíduos em condições de viajar e as viagens entravam num processo de grande escala. (...) Daí se concluir que os serviços turísticos ingressaram em outro patamar, no nível da massificação (p. 18).

O Brasil também segue esse processo, e contribuindo para essa massificação foram criados órgãos que visavam organizar e fomentar o turismo no país. Em 1966 foi criado o Sistema Nacional de Turismo, que integrava o Conselho Nacional de Turismo (CNTur) e a Empresa Brasileira de Turismo (Embratur). Essa última por sua vez estava vinculada ao Ministério de Indústria e Comércio (PAIVA, 2001).

Essa relação estabelecida entre a Embratur e o Ministério da Indústria e Comércio nos ajuda a compreender o desenvolvimento do turismo e de sua importância como gerador de divisas, sendo uma atividade de grande valor econômico no Brasil e no mundo. Juntamente com esse processo de massificação do turismo surgiram uma série de problemas, decorrentes da sua exploração sob uma ótica excessivamente econômica. Preocupava-se apenas com os lucros gerados nos setores de viagens, hotelaria e transportes, e deixava-se de lado a infra-estrutura das cidades turísticas e até mesmo a participação da população local. Cidades eram inteiramente transformadas para receber o turista, captar o máximo de recursos possíveis para sua sobrevivência até a próxima temporada. Essa forma de turismo, chamada por muitos de turismo predatório passou a receber várias críticas, e alguns esforços surgiram com o objetivo de transformar essa

situação. Para Paiva (2001), “*o turismo abrange componentes sociais, culturais, políticos, ecológicos, psicológicos, tecnológicos e econômicos, pressupondo um tratamento não parcial*” (p. 32).

Krippendorf (2001) nos mostra que esse processo de reivindicação por um turismo equilibrado parte de um grupo de cientistas na década de 70, e consistia no desenvolvimento do turismo onde houvesse

(...) maior geração possível de recursos econômicos; um bem estar subjetivo da população, as áreas de destino, nas regiões pelas quais viaja; maior satisfação possível das necessidades dos viajantes; conservação da paisagem e natureza intactas, nas áreas de destino e nas regiões pelas quais se viaja (KRIPPENDORF, 2001. p. 7).

O surgimento dessa nova forma de abordagem sobre o turismo recebeu vários nomes de diferentes estudiosos, como turismo sustentável, turismo social, turismo inteligente e turismo suave. Não existe nenhuma diferenciação entre os termos, prevalecendo assim a forma de entender o turismo para além da visão do “lucro a qualquer custo”.

Essa perspectiva não garantiu uma transformação radical na maneira de se fazer e pensar o turismo no mundo. A visão mercantilizada ainda prevalece, mas podemos encontrar hoje locais turísticos, empresas e governos que tratam o turismo das duas formas, tanto “predatória” quanto “sustentável”.

Dependendo da forma como é explorado o turismo, ele pode oscilar de um extremo em que prevalece o imediatismo dos empreendedores, a alienação dos esforços mercadológicos e a exclusão das populações de baixa renda, até um outro extremo (PAIVA, 2001. p. 15).

Sendo assim, entendo o turismo como um fenômeno social, mas que por se tratar de um enorme gerador de receitas para economia mundial ainda tem como prática comum privilegiar os aspectos mercantis (geralmente imediatistas) em detrimento de

valores sociais em busca da sustentabilidade. Influenciado por diversos campos do conhecimento como a economia, a ecologia, a psicologia e o lazer, o turismo também se organizou do ponto de vista estrutural, e acompanhando todas essas influências tenta-se apresentar um conceito.

A Organização Mundial do Turismo (OMT) conceitua o turismo como qualquer deslocamento voluntário e temporário do homem para fora de sua residência habitual por uma razão diferente que a de exercer uma atividade remunerada. Esse período fora do domicílio habitual deverá ser superior a 24 horas, simplificando pelo menos um pernoite e um período máximo de até 90 dias. Contrariamente, segundo a OMT, a pessoa efetuará apenas uma viagem recreacional (PAIVA, 2001. p. 28).

Entendo que o turismo é um fenômeno muito amplo com diversas possibilidades de atividades, e essas vêm se modificando e ampliando a cada dia, à medida que as práticas culturais também vão se modificando e surgindo. Sendo assim, percebo a necessidade de um conceito que abarque elementos necessários para constituição do turismo enquanto atividade econômica, mas pretendo aqui colocar em pé de igualdade a sua constituição enquanto fenômeno social. Dessa maneira, levando em conta o aspecto social do turismo, considero possibilidades mais amplas do que as apontadas pela OMT, e entendo também o turismo enquanto passeios com menos de 24 horas de duração, e inclusive dentro da própria cidade onde o sujeito reside.

Essa idéia também é apreciada por outros autores, como reforça Camargo (1992):

(...) o turismo não abrange apenas longas viagens. Os sítios, as casas de campo, os ranchos de pesca constituem opção para as classes médias e ricas. E a própria cidade onde se mora é, em escala social, o principal espaço turístico. A visita a lojas, *shopping centers*, independente de como se julgue o seu valor cultural, bem como a visita a parques, museus, a frequência a *shows*, restaurantes, constituem alguns dos itens principais do turismo local (p. 27).

Segundo Paiva (2001) existem muitos outros conceitos sobre turismo que variam do praticado pela OMT, priorizando variáveis como “o tempo fora do domicílio original, as relações decorrentes da viagem e a ausência do fator lucro” (p. 28). O fato é que a globalização, a velocidade e grande quantidade de informação disponível, bem como as mudanças políticas e econômicas da atualidade nos fazem atentar para dinamicidade e as diversas possibilidades colocadas hoje para o turismo. Um exemplo disso é a segmentação do mercado turístico, que a cada dia nos apresenta uma nova roupagem para essa atividade.

Na produção e comercialização dos serviços turísticos, a supremacia da visão mercadológica chega a segmentar o turismo em diversos tipos, estabelecendo esforços mercadológicos e específicos a cada clientela a ser atingida. Fala-se em turismo de lazer, de negócios, de congressos, profissional, educacional, esportivo, termal, ecológico, de terceira idade e de aventuras (PAIVA, 2001. p. 21).

Beni (2001) faz um detalhamento da segmentação desse mercado, apresentando 36 tipos diferentes de atividades turísticas, do turismo de negócios ao turismo sexual. A partir dessas diversas possibilidades, considerando o contexto histórico das viagens e do turismo bem como o atual estágio de desenvolvimento no qual essa atividade se encontra, pode-se considerar que o homem nunca viajou tanto quantos nos dias de hoje.

A sociedade humana, outrora tão sedentária, pôs-se em movimento. Hoje, uma mobilidade frenética tomou conta da maioria dos habitantes das nações industriais (KRIPPENDORF, 2001. p. 13).

Considerando a realidade desse fenômeno em nossa sociedade e a forte visão de suas possibilidades enquanto atividade econômica penso ser importante discutir o turismo em sua origem, enquanto um fenômeno social. Para alguns estudiosos da sociologia do turismo, como Paiva (2001), “a percepção mais crítica do que seja turismo passa em princípio pela distinção entre esse fenômeno e o que representa o lazer (...)”

(p.10). Temos então uma via de mão dupla: o lazer enquanto uma das motivações para as viagens e para o turismo, fenômeno esse que é considerado por alguns estudiosos do lazer como um de seus grupos de interesse. Sendo assim, abordarei no próximo tópico os estudos do lazer como mais um dos elementos norteadores para o desenvolvimento desse trabalho.

1.2 - Os caminhos do lazer

Bem como o turismo, o lazer se encontra presente de forma marcante em nosso cotidiano. Podemos perceber esse fato nos jornais, revistas e na televisão, seja em reportagens ou em anúncios comerciais. Nunca se falou tanto em lazer, na sua importância e necessidade para o desenvolvimento pessoal e coletivo. Junto a isso, o lazer é um direito social garantido pela constituição, sendo um elemento constitutivo da cidadania e dos valores culturais de nossa sociedade.

Com relação à terminologia, alguns autores como Bruhns (1993) ao tratar do tema lazer optam por realizar um resgate histórico de todas as suas manifestações na antiguidade. Já outros autores como Melo (2003) preferem o apontá-lo como um fenômeno advindo da sociedade moderna capitalista devendo ser compreendido nesse contexto.

Por certo existem similaridades com o que foi vivido em momentos anteriores – e mesmo por isso devemos conhecê-los –, mas o que hoje entendemos como lazer guarda peculiaridades que somente podem ser compreendidas em sua existência concreta atual (MELO, 2003. p. 2).

Segundo Bruhns (1993), nas sociedades antigas o trabalho e o lazer não eram excludentes. No dia-a-dia dos povos, “as atividades de produção e trabalho (colheita,

plantação) misturavam-se com os jogos, canções, competições etc.” (p.68). Sendo assim, essas práticas eram vivenciadas por todas as pessoas da comunidade envolvidas com o trabalho e a vida camponesa, seja pelos agricultores na rotina do trabalho, ou pelos artesãos, crianças e idosos nas festas, ritos e celebrações das sociedades antigas.

Com a Revolução Industrial, o sistema de produção capitalista, e posteriormente, a substituição do pagamento do trabalhador pelas horas trabalhadas ao invés da quantidade produzida, trouxeram uma série de modificações na vida do homem. De Grazia, citado por Werneck (2001) nos mostra que essa nova forma de remuneração transforma a relação do homem com o tempo, que é transformado em dinheiro. Assim, tempo de trabalho seria dinheiro, e tempo de não trabalho seria sua perda. Com a organização da classe trabalhadora, direitos como redução da jornada de trabalho e férias remuneradas foram conquistados, constituindo assim novas possibilidades para o trabalhador. Houve então a necessidade da utilização ou ocupação desse tempo com algum tipo de atividade, e os trabalhadores passaram então a buscá-las de diversas formas. Alguns procuravam atividades de lazer como passeios, férias, jogos, parques, cinemas, clubes entre outros, enquanto outros utilizavam seu novo tempo para fazer cursos, estudar ou mesmo para mais trabalho, visando um aumento de sua renda.

A forma de tratar o tempo na sociedade contemporânea aponta para uma divisão entre tempo de trabalho e tempo livre, podendo este último ser ocupado com diversas atividades, dentre elas, as vivências de lazer. Sendo assim, o lazer passa a ocupar um importante papel na vida cotidiana do ser humano. Mas quais são as características do lazer em nossa sociedade atual? O que faz uma experiência ser considerada uma vivência de lazer?

Marcellino (1998) contribui para essa discussão ao abordar, em seus estudos, o lazer na perspectiva da cultura. Para o autor o lazer é a cultura em seu sentido mais amplo, vivenciada no tempo disponível. Ou seja, o conjunto das produções humanas, seus valores e significados, representados por vivências variadas no tempo disponível – tempo esse que se caracteriza basicamente como sendo livre das obrigações de trabalho, familiares e religiosas.

Foi então a partir dos anos 80 e 90 que começaram a surgir estudos buscando contribuir para a compreensão deste fenômeno de uma maneira abrangente. Werneck (2003) apresenta o lazer também sob o viés da cultura, juntamente com os elementos que o constituem em suas manifestações.

De acordo com a nossa compreensão, o lazer é um artefato cultural construído pelos sujeitos a partir de quatro elementos inter-relacionados: das **ações**, do **tempo**, do **espaço/lugar** e dos **conteúdos culturais vivenciados**, ludicamente, pelos sujeitos (WERNECK, 2003. p. 36 grifos da autora).

Como ressalta a autora, as práticas culturais de lazer podem sofrer influências do contexto nas quais se realizam, mas não possuem o caráter de atividade obrigatória, de uma tarefa. “Afinal, o lazer refere-se a práticas culturais diversas – correntemente ditas ‘atividades lúdicas’ – que, como dito, vêm sendo histórica, cultural e socialmente produzidas em nosso meio” (p. 36).

Como uma das dimensões da cultura, transformador e transformado por ela, o lazer se apresenta de diferentes formas em nossa sociedade, e também é influenciado pela globalização e os valores capitalistas, como nos mostra Jost Krippendorf (2001).

Finalmente, a sociedade coloca à nossa disposição a **indústria do lazer** que, de certa forma, faz o papel de amiga e conselheira. Ela se apoderou do nosso tempo livre e oferece-nos não apenas satisfações, como também cria, se necessário, as expectativas e os desejos correspondentes (p. 15 grifo meu).

É comum hoje em dia ouvirmos falar da *indústria do lazer* como um dos mercados mais promissores do século XXI. Esse processo de instrumentalização do lazer faz parte de uma visão funcionalista de suas possibilidades. Marcellino (1997; 1998) faz uma crítica a essa abordagem nas vivências de lazer, apontando o interesse na manutenção do poder e da ordem social vigente presente nessas teorias. Segundo o autor, essa perspectiva utilitarista as possibilidades das vivências de lazer são colocadas em segundo plano, em detrimento de valores como a preparação para o trabalho e o desenvolvimento de capacidades/técnicas. Cito ainda a relação entre o turismo com sua perspectiva extremamente mercantil, como um dos produtos da indústria do lazer, em sua abordagem utilitarista.

Cabe ressaltar que essa não é a única forma de relação entre lazer e turismo, após a contextualização desses fenômenos, percebo que os mesmos caminham de práticas antigas da sociedade a elementos transformados pela cultura e pela globalização. No próximo tópico busco mostrar suas relações, no intuito de apresentar o entendimento que considero necessário para a compreensão do turismo e do lazer nesse trabalho.

1.3 – As relações entre lazer e turismo

Nos tópicos anteriores pudemos tomar contato com duas abordagens sobre o turismo e o lazer. No campo de conhecimentos do turismo percebemos o *turismo predatório*, que tem como eixo principal a visão mercantil em detrimento de qualquer problema que o mesmo possa gerar para o meio ambiente do local visitado; e o *turismo sustentável*, que prega o lucro respeitando as populações, a satisfação dos visitantes e

dos visitados bem como o patrimônio histórico e cultural das áreas de destino dos turistas.

Nas abordagens feitas sobre o lazer apresentamos sua visão utilitarista, que o concebe como meio para renovar as forças para o trabalho e a indústria do lazer, que muitas vezes o transforma em um produto de consumo alienado. Mostramos também o lazer como uma das dimensões da cultura, transformador e transformado por ela.

Pensando agora nas possíveis trocas e interferências entre turismo e lazer, caminho para a análise conjunta desses fenômenos, ou seja, do conhecimento teórico produzido a partir do estudo das relações que se estabelecem entre turismo e lazer.

Alguns estudiosos de sociologia do turismo como Paiva (2001) e Krippendorff (2001) analisam o fenômeno sob a ótica do lazer. Dessa forma se faz necessário compreender a visão de lazer desses estudiosos.

Estudos que estabelecem a relação entre turismo e lazer enfatizam o segundo como elemento dinâmico do desenvolvimento cultural, desempenhando funções essenciais nas estruturas físicas e psíquicas dos indivíduos, como um exercício de liberdade e criatividade e, em nível coletivo, como fator de integração social (PAIVA, 2001. p. 36).

Talvez pelo turismo se constituir numa atividade que na maioria das vezes visa o lucro, e o lazer visto enquanto elemento da cultura, não o ter como fator presente em suas manifestações, crie-se uma dificuldade ao analisar as relações entre os dois fenômenos. Sendo assim, percebo a tendência de encontrar o lazer em seu caráter utilitarista – na maioria das vezes – nas vivências do turismo. Ou seja, enquanto os estudos do lazer encaminham este numa perspectiva na qual os sujeitos participem de vivências de forma consciente, crítica e participativa, a maioria das vivências de turismo – especialmente do turismo de massa – limita-se a pacotes fechados, homogêneos e estritamente orientados pela ótica do consumo. Viajamos para Londres, visitamos o

Palácio de Buckingham, foto, fazemos uma “gracinha” com os guardas, foto, loja de *souvenir*, foto, e vamos embora. Não é a negação da importância dos pontos turísticos, mas sim a afirmação da possibilidade de se conhecer determinada localidade de forma mais ampla.

Para Paiva (2001) essa combinação entre o turismo de massa e o mercado de consumo se constitui na primeira tendência, das duas que são apontadas para os estudos que relacionam turismo e lazer. Segundo a autora, “a mercadização do lazer via turismo, através da oferta de produtos massificantes, podem levar a recreação¹ a se transformar em fator alienante e de desagregação social” (p. 36).

Outro exemplo para essa idéia pode ser dado dentro da realidade nacional, observando alguns aspectos no turismo advindos dessa massificação, como os rígidos pacotes das empresas e agências de turismo, que segregam seus clientes por faixa etária (idosos, jovens, crianças), bem como no rol de “compromissos” que os *resorts* e hotéis de lazer oferecem a seus visitantes. Com o intuito de agregar valor ao seu produto a seus consumidores, acaba-se restringindo suas possibilidades dentro da viagem.

Na segunda tendência dos estudos sobre turismo e lazer é apresentada a visão do turismo sustentável:

Segundo essa visão, o turismo deverá se pautar (...) no respeito à ecologia, às populações nativas, reformulando-se como processo harmonioso, autodeterminado e participante. Ficou clara a carência de rever esse atributo de liberdade e criatividade no lazer (PAIVA, 2001. p. 36).

Tal idéia reforça a tese de aliar a teoria do turismo sustentável à concepção de lazer enquanto dimensão da cultura. Nesse sentido Krippendorf (2001) contribui ao apresentar uma nova compreensão do lazer e das viagens, aliado a uma crítica

¹ Alguns autores utilizam os termos recreação e lazer como sinônimos. Entendemos que os termos se diferem, em suas concepções e significados. Para maior compreensão sobre os termos consultar Werneck (2003).

contundente ao atual modelo turístico. Para o autor as viagens hoje em dia são uma necessidade criada pela sociedade e pelo cotidiano. “As pessoas viajam porque não se sentem mais à vontade onde se encontram, seja nos locais de trabalho, seja onde moram” (p. 14).

Fica então necessário não simplesmente remediarmos o “*mal do cotidiano*” com um momento de fuga, de alienação. Para o autor é importante analisar todas as esferas da vida humana: o trabalho, a moradia, as viagens e o lazer.

É preciso ver no homem um ser social indivisível, e não alguém passível de se fracionar facilmente em homem-trabalho, homem-lazer, homem-fim de semana e homem-férias. O que ele procura de mais fundamental é o desabrochar total e um sentido estável para a própria vida. (KRIPPENDORF, 2001. p. 134).

Sendo assim, entendemos que o turismo e o lazer, representados por suas possibilidades nas viagens, devem ser vivenciados através de suas concepções humanistas, o turismo como algo sustentável e o lazer como possibilidade de transformação e produção de cultura.

Talvez as férias e o lazer experimentado longe de casa possam transformar-se realmente em um campo de aprendizado e de experiências, não apenas para fugir do cotidiano e dos problemas, mas também para ter-se a oportunidade de enriquecimento interior, de exercer a liberdade, a compreensão mútua e a solidariedade, e poder descobrir um pouco de tudo isso no cotidiano (KRIPPENDORF, 2001. p. 22).

Para continuar nossa análise apresento então o caminho inverso, ou seja, como os estudos do lazer se apropriam das contribuições advindas do turismo.

Camargo (1992), ao apontar os interesses culturais do lazer utiliza a classificação proposta pelo sociólogo francês Joffre Dumazedier, que divide tais interesses em físicos, manuais, intelectuais, artísticos e sociais. Para além desses interesses o autor propõem acrescentar a eles o interesse turístico.

O interesse cultural central dos indivíduos que buscam este gênero de atividades é a mudança de paisagem, ritmo e estilo de vida. De todas as atividades de lazer, o turismo é certamente a que mais provoca ansiedade nos indivíduos. Conhecer novos lugares, novas formas de vida e, além de tudo, poder num curto período alterar a rotina cotidiana, utilizando o tempo nobre de férias e fins de semana, tudo isso supõe um conjunto de atitudes que normalmente deveria merecer menos descaso por parte de nossa sociedade (CAMARGO, 1992. p. 26).

Portanto o grande número de vivências propiciadas pelo turismo – a viagem, visitas a museus e locais históricos, a gastronomia entre outros – fazem dele não só um dos interesses culturais do lazer, mas também um fenômeno social cuja manifestação propicia a aglutinação de vários outros interesses culturais. A busca pelo novo, a saída da rotina, a substituição temporária do momento de trabalho pelo momento de lazer, ou seja, a mudança de atitude do indivíduo diante da viagem é que permite a interação dos elementos *lazer e turismo*.

Fica então perceptível as tensões existentes na relação entre turismo e lazer, através de suas múltiplas contribuições e pontos de contato entre esses fenômenos. Não pretendemos aqui estabelecer a forma que consideramos ideal nessa interface, mas sim perceber as contribuições que essas tensões trazem para o debate. Ou seja, é na riqueza das contribuições de estudiosos do turismo e do lazer com a multiplicidade de práticas observadas no mercado – seja no do turismo ou na indústria do lazer – que essa relação se estabelece.

Queremos com isso destacar um objeto maior, que nasce dessas tensões: independentemente do motivo – fuga do cotidiano, do trabalho exaustivo ou a busca pelo novo, pelo belo, pelo prazer – as pessoas continuam buscando as viagens, e é dessa busca constante que as relações entre lazer e turismo são construídas. É a partir delas que fixo a base para iniciarmos nossa viagem, e convido para um passeio pelo universo

do cicloturismo, onde com uma bicicleta e alguma disposição descobre-se uma maneira diferente de viajar, além de possibilidades diferentes de vivenciar o lazer e o turismo.

Capítulo 2

Pedal na estrada: apontamentos sobre o cicloturismo

Nesse capítulo me dedico à apresentação do objeto central desse estudo: o cicloturismo. Além da discussão de sua história no mundo e no Brasil, das suas relações com o meio ambiente, com o mercado de consumo e com seus praticantes busco também avançar na sua concepção, caminhando para um entendimento que contemple os aspectos aqui abordados.

2.1 Conhecendo e re-conhecendo o cicloturismo

Para abordar a temática deste trabalho, julgo apropriado escolher como ponto de partida o seu personagem principal: a bicicleta.

Não existem dados concretos sobre o surgimento do cicloturismo enquanto atividade sistematizada, mas desde a invenção da bicicleta o ser humano se relaciona com seu invento das mais diversas formas, inclusive como meio de transporte que, no caso das viagens, o leva para novas descobertas.

Dentro do complexo contexto cultural o *andar de bicicleta*, uma antiga manifestação, tem seus sentidos e significados transformados pelos sujeitos que os vivenciam. A bicicleta é utilizada como meio de transporte, instrumento de trabalho, em competições esportivas e em vivências de lazer. Seja em passeios, apresentações, brincadeiras ou viagens de cicloturismo, o homem se relaciona ludicamente com este objeto, num jogo de sensações fruídas através dessas práticas.

O cicloturismo é um fenômeno relativamente novo no Brasil, sendo assim poucas informações e bibliografias são encontradas sobre o assunto. Contudo, é perceptível a expansão dessa atividade, que pode ser observada através do crescimento no número de participantes, de reportagens em jornais, revistas e televisão, de relatos de viagens em livros, páginas na internet e do surgimento de trabalhos e pesquisas acadêmicas sobre o tema.

Na atualidade várias definições são utilizadas para caracterizar o cicloturismo.

Segundo Roldan (2000):

(...) entendemos o cicloturismo como todo tipo de viagem com um dia ou mais, de duração, que tenha como objetivo conhecer lugares e praticar turismo, utilizando a bicicleta como meio de locomoção, diferenciando-se de outras atividades não competitivas por suas maiores dimensões espaciais, cronológicas e seu planejamento prévio (p.14).

De acordo com este autor, alguns dos praticantes do cicloturismo, chamados cicloturistas, caracterizam esse fenômeno pelo uso de alforjes² na bicicleta e o pernoite fora de casa. O cicloturismo pode ser entendido, também, como “toda viagem de turismo que utiliza a bicicleta como forma principal de transporte” (ROLDAN, 2000. p. 13).

Ainda encontramos muitas outras formas de entender o cicloturismo, tais como: uma forma de viajar, uma modalidade não competitiva, um estilo de vida. Tal fato mostra seu estágio de desenvolvimento no Brasil, e uma análise profunda de todas as suas possibilidades pode contribuir para a compreensão desse fenômeno.

Na Europa o cicloturismo é uma realidade em diversos países, em virtude de algumas características locais que contribuem para um maior desenvolvimento dessa

² Os alforjes são mochilas adaptadas para bicicletas que podem ser colocadas no bagageiro traseiro e dianteiro, sendo utilizadas para levar roupas, ferramentas ou qualquer material necessário para a viagem.

atividade. Uma delas é a cultura do ciclismo, que é visualizado como um dos principais esportes de países como França, Inglaterra e Holanda.

Outro fator que contribui são políticas públicas de utilização da bicicleta como meio de transporte. Cidades como Amsterdã possuem um sistema gratuito de disponibilização de bicicletas em diversos pontos da cidade possibilitando o deslocamento de seus cidadãos de casa para o trabalho, escola etc. Tal medida, além de uma solução para o trânsito caótico de muitas cidades européias, se transforma em uma alternativa saudável, barata e não poluente de transporte público. Soma-se a isso também as ótimas condições das estradas e rígidas leis de trânsito que incluem o respeito aos ciclistas, além do fator segurança, primordial na escolha da bicicleta como meio de transporte para uma viagem.

Autores como Roldan (2000) e Rodrigues (2004) apresentam um panorama que auxilia na compreensão sobre a realidade mundial do cicloturismo. A França possui uma federação exclusiva para os participantes dessa atividade: a Federação Francesa de Cicloturismo (FFCT), uma federação não competitiva reconhecida pela maior entidade do ciclismo mundial, a União Ciclística Internacional (UCI). Além disso, países como o Canadá possuem organizações de cicloturistas que disponibilizam suas casas como possibilidade de hospedagem para os adeptos dessa atividade (ROLDAN, 2000).

Junto ao grande desenvolvimento do cicloturismo na Europa cresce também a oferta de bens e serviços pelo mercado, com o grande número de agências de turismo em vários países especializadas em roteiros feitos de bicicleta, com mapas, hospedagem, carros de apoio, aparatos de segurança e destinos específicos para os amantes do cicloturismo (RODRIGUES, 2004).

Apesar do contexto bem diferente do europeu, o cicloturismo cresce em nosso país. E acredita-se que tal crescimento poderia ser ainda maior, não fossem uma série de fatores, muitos antagônicos a realidade européia, que desencorajam a prática dessa atividade no Brasil.

As estradas em condições precárias de conservação e segurança são alguns dos fatores desmotivantes para a prática do cicloturismo. Além disso, o código de trânsito brasileiro coloca os veículos automotores como “donos” das vias públicas, negando a realidade diária de milhões de brasileiros que utilizam a bicicleta como meio de transporte, de trabalho e de lazer. A partir do momento em que a bicicleta não tem um espaço ideal ou satisfatório de direitos e deveres assegurados pela lei, temos também mais um fator que desmotiva a sua utilização em estradas nas viagens de cicloturismo.

Quanto a condição das estradas brasileiras e suas condições de segurança, algumas medidas podem ser tomadas por parte dos cicloturistas para minimizar tais problemas, como a escolha de uma bicicleta mais adequada a terrenos acidentados, além da opção por pedalar em estradas secundárias e no período diurno.

Já a falta de políticas para utilização da bicicleta parece ser um problema mais sério. Segundo a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas e Bicycletas (ABRACICLO, 2005), o Brasil possui uma frota estimada em 60 milhões de bicicletas. Segundo essa associação, esse total se divide em 53% de bicicletas para transporte (cargas), 29% de bicicletas infantis, 17% de bicicletas de lazer e 1% de bicicletas voltadas ao esporte de competição. Se levarmos em conta que nenhuma das bicicletas de transporte seja utilizada em ocasiões alheias ao trabalho e que as bicicletas voltadas para o esporte sejam utilizadas estritamente em competições

de ciclismo, temos 46% dessa frota (infantis e de lazer) – ou seja, 27 milhões e seiscentas mil bicicletas – como objeto de lazer de milhões de brasileiros.

Cabe aqui uma reflexão sobre as bicicletas utilizadas nas vivências de lazer: seja na possibilidade de todas essas bicicletas estarem sendo utilizadas ou ainda, de serem adquiridas por seus compradores e ficarem paradas em suas casas, fica claro a necessidade de aumentar os espaços e equipamentos de lazer para sua utilização. Ou seja, muitas vezes adquire-se uma bicicleta, mas não se encontra espaços seguros e adequados para utilizá-la. Pensando na outra hipótese, com uma frota tão grande de bicicletas destinadas ao lazer sendo utilizadas, nada mais próprio do que a oferta de espaços e equipamentos para sua circulação com segurança e qualidade. Cidades como Bogotá e Paris, contam com malhas cicloviárias de 270 e 314 quilômetros respectivamente, enquanto cidades como Rio de Janeiro e Curitiba alcançam a marca de 140 e 120 quilômetros (SIMEFRE, 2005).

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) garante a circulação das bicicletas em qualquer via que não possua faixa exclusiva para as mesmas, mas a falta de fiscalização e leis rígidas de educação para o trânsito se tornam um problema tanto para motoristas quanto para ciclistas. Motoristas e ciclistas desrespeitam as normas de circulação e segurança de seus respectivos veículos previstas no CTB, o que transforma a convivência entre ambos uma relação hierarquizada de poder e não de cidadania. Além disso, existe uma carência de políticas públicas de educação para o trânsito não só através de campanhas nos meios de comunicação como também sua presença na escola, espaço importante na formação de todos os pedestres e futuros motoristas do nosso trânsito. Apesar de existirem algumas campanhas, a maioria está relacionada ao combate de acidentes de trânsito, ingestão de bebidas alcoólicas e direção. Sem

desmerecer a necessidade dessas campanhas, chamo atenção para a importância de ações que mostrem à população a presença da bicicleta como elemento do trânsito.

Apesar desses fatores exercerem influência negativa para escolha da bicicleta como principal meio de transporte para uma viagem, o Brasil possui também uma peculiaridade que faz com que o cicloturismo venha se desenvolvendo no país: sua geografia e atrativos naturais.

Por sua grandeza geográfica, a enorme quantidade de trilhas, estradas vicinais, locais de difícil acesso mesmo de carro e as belezas naturais de nosso país, o cicloturismo ganha um número de adeptos cada vez maior. Junto a isso a exposição em diversos tipos de mídia também contribui para a divulgação dessa atividade em larga escala no país, apesar de acontecer ainda de forma tímida.

Numa pesquisa realizada em junho de 2005 no sitio de busca *Google* na internet, foram encontrados 41.100 páginas brasileiras que abordavam de alguma forma o tema cicloturismo. Ainda na mesma data, encontramos também na rede mundial de computadores uma lista de discussão nacional sobre cicloturismo que conta com 201 associados interessados em trocar de experiências, roteiros, relatos de viagens e informações sobre o assunto.

Além da internet, é grande o número de reportagens sobre cicloturistas em revistas, jornais e televisão, além de relatos de viagens publicados em livros, tais como *No guidão da liberdade* (199?) de Antônio Olinto Ferreira e *Avenida das Américas* (2003) de Carlos André Ferreira.

Nesse sentido, cabe ressaltar o trabalho do Clube de Cicloturismo do Brasil, fundado em 2001, que realiza encontros anuais com palestras, relatos de experiências,

além de desenvolver ações para promover o cicloturismo no Brasil, como *stands* em feiras esportivas.

No meio acadêmico também começam a surgir os primeiros trabalhos sobre o tema, podendo destacar os trabalhos de Roldan (2000) e Rodrigues (2004). Na busca pela caracterização do cicloturismo como objeto de estudos, deve-se refletir sobre os vários assuntos que exercem influência sobre esse tema, como suas relações com o lazer, mercado de consumo e meio ambiente.

2.2 – Aspectos influenciadores do cicloturismo

Outra importante contribuição para análise desse fenômeno é a sua relação com o meio ambiente. A bicicleta é um veículo de propulsão humana não poluente, o que reduz drasticamente os impactos ambientais tanto na cidade quanto na natureza, comparados aos impactos causados pelos demais veículos automotores.

É perceptível hoje o interesse do homem por atividades esportivas e/ou de lazer na natureza. As corridas de aventura e os esportes “radicais”³, os grupos de escalada ou caminhada na natureza trazem cada vez mais vivências de lazer para o meio natural (ou não urbano). Nos estudos sobre lazer e meio ambiente destaco as autoras Heloísa Turini Bruhns; Alcyane Marinho (2003), que fazem uma caracterização das atividades de lazer na natureza.

No panorama contemporâneo ocorrem algumas viagens, nas quais a natureza é utilizada como denominador comum, identificada sob vários rótulos, como ecoturismo, turismo de aventura, turismo verde, turismo rural ou agroturismo,

³ Hoje existe uma grande variedade de classificações para estas atividades: esportes radicais, eco-esportes, esporte de aventura, atividades físicas de aventura na natureza (AFAN) entre outras. Não é objetivo deste trabalho discutir qual a melhor forma de se referir a estas atividades. Para maiores esclarecimentos sugiro a leitura de Bruhns; Marinho (2003).

turismo sustentável, dentre outras, agregando novas práticas esportiva, tais como: trekking, rafting, canyoning, escalada, exploração de cavernas etc. (p. 33).

O cicloturismo pode então ser entendido não só como uma atividade de lazer realizada durante as viagens à natureza, mas também como a própria viagem, pois os parques, reservas, fazendas ou demais ambientes de contato com a natureza podem e estão inclusos na rota de viagem ou mesmo no local de destino dos viajantes.

As relações estabelecidas entre as atividades de lazer na natureza e seus praticantes são objeto de estudos de diversas áreas do conhecimento. No campo do lazer Bruhns; Marinho (2003) abordam as relações homem-natureza, buscando compreender os sentidos e significados das atividades de lazer na natureza pelos sujeitos que as procuram. Na geografia, Gilmar Mascarenhas (2002) atenta para o crescimento vertiginoso dessas atividades e os impactos ambientais causados por elas.

A questão fundamental é como reconhecer, localizar, avaliar e interferir positivamente nessa realidade. (...) cumpre investigar e tentar mapear o amplo conjunto das incursões. E, assim, poder avaliar o diferenciado grau de impacto ambiental de cada modalidade específica, em cada lugar (MASCARENHAS, 2002. p. 76).

No caso específico de atividades de lazer na natureza – uma das possibilidades do cicloturismo – Mascarenhas (2003) atribui o crescimento dessas atividades bem como os impactos ambientais e mudanças na relação homem-natureza ao mercado de consumo.

O que inicialmente se propunha um modelo alternativo ao **trade**, envolvendo uma concepção verdadeiramente ecológica, foi em grande medida apropriado pelo poderoso circuito do marketing (p. 75 grifo do autor).

Após o levantamento dos aspectos que circundam o cicloturismo e suas relações com o meio ambiente, podemos perceber que essa atividade já começa a chamar a

atenção do mercado de consumo. Da mesma forma que o faz com diversas manifestações culturais, ele cria e recria pré-requisitos e necessidades para a sua prática, oferecendo seus bens e serviços a todos os interessados. Roldan (2000) nos dá um panorama de como essa prática cultural foi difundida no mercado europeu:

É interessante notar que existe uma verdadeira indústria ligada ao cicloturismo. Além dos clubes, existem agências especializadas em cicloturismo, seja alugando bicicletas por algumas horas, dias ou semanas, seja promovendo passeios pelos pontos turísticos de uma cidade como Paris, Londres ou Amsterdã. Oferecem toda a infra-estrutura para tal, através de mapas especializados para cicloturismo, carros de apoio e guias treinados (p. 15).

No Brasil o mercado de bens e serviços para cicloturismo se divide em duas frentes. Uma delas encontra-se bem difundida: a oferta de produtos para cicloturismo, tais como bicicletas, alforjes, roupas de ciclismo e acessórios como faróis, capacetes, luvas, malas para transporte de bicicletas em aviões, trens e ônibus, sapatilhas etc. Do outro lado temos a segunda frente, ainda tímida comparada ao número de praticantes dessa atividade, de empresas de ecoturismo e grupos de ciclistas que começam a demonstrar interesse em promover passeios, roteiros e desafios de bicicleta.

Ao analisar as influências do mercado de consumo no cicloturismo, a bicicleta mais uma vez toma seu lugar de destaque. As indústrias criam e constroem bicicletas “especiais” para o cicloturismo, que são confortáveis, ideais para percorrer longas distâncias, com bagageiros, alforjes e acessórios já instalados.

(...) para o cicloturismo, a bicicleta deve possuir versatilidade suficiente para atravessar diversos terrenos, carregar grandes quantidades de bagagem, ser resistente e ainda confortável (ROLDAN, 2000, p. 16).

Apesar de uma bicicleta com tais características possibilitar uma viagem mais confortável, cabe ressaltar que os elementos necessários para uma viagem de cicloturismo são apenas uma bicicleta – seja ela de qualquer modelo – e a vontade do

indivíduo em pedalar. De acordo com o tipo de viagem, sua duração e o terreno a ser percorrido, o cicloturista pode escolher o tipo de bicicleta mais indicado. Existem cicloturistas que fazem viagens em *mountain bikes*, ou mesmo em *tourings* (bicicletas de asfalto e pneus finos de alta pressão). Existem também as bicicletas reclinadas, ideais para asfalto ou estradas de terra batida, sem muitos acidentes. O material das bicicletas também pode influenciar nas viagens. Quadros de cromo ou ferro são facilmente soldados no caso de eventuais quebras, enquanto quadros feitos de alumínio, carbono e titânio exigem soldas especiais, tornando seu reparo extremamente difícil no caso de alguma eventualidade.

Nos estudos sobre o turismo, Rodrigues (2004) apresenta uma possibilidade do cicloturismo dentro dos tradicionais pacotes turísticos das agências de viagens:

Fazendo uma reflexão, é possível que mesmo os **citytours** possam ser chamados de cicloturismo. Eles podem ser feitos de bicicleta proporcionando ao visitante a oportunidade de sair de dentro do ônibus e de fato interagir com os locais visitados. A bicicleta permite que o turista chegue a lugares inacessíveis ao ônibus e mesmo vans, no centro histórico de muitas cidades históricas por exemplo (p. 22 grifo do autor).

Sendo assim, percebe-se a influência do mercado de consumo também sobre o cicloturismo. Tal influência é inegável do ponto de vista da oferta de bens para prática do cicloturismo, cabendo aos interessados em ingressar no mundo do cicloturismo saber quais os equipamentos são realmente necessários à sua empreitada, e quais outros lhe servirão para ganhar mais conforto e autonomia. Apesar de na atualidade surgirem as primeiras iniciativas nesse sentido, a oferta de pacotes e roteiros de cicloturismo, bem como *citytours* e passeios de bicicleta nas cidades visitadas são ações de mercado que podem incentivar e tornar mais acessível a prática do cicloturismo no Brasil, fazendo aumentar o número desse tipo de viajantes. Mas é necessário também destacar essas

dificuldades, visto que por ser um tipo de atividade que não atrai um grande número de pessoas, deixa os custos elevados além de desencorajar eventuais empresas dispostas a investir nesse nicho de mercado.

Outra importante contribuição para compreensão do cicloturismo está em seus praticantes: os *cicloturistas*. Rodrigues (2004) ao estudar essa prática cultural como negócio faz uma caracterização, diferenciando os cicloturistas em dois grandes grupos:

Cicloturista. Tem por objetivo fazer turismo no sentido clássico. Usa a bicicleta como meio de transporte e faz uso de todos os equipamentos turísticos das localidades visitadas, tais como hotéis, restaurantes, atrações turísticas etc. Tem um tempo predeterminado para o fim da viagem. Organização e segurança são fatores de grande importância para eles

Cicloviajante: Não se vê como um turista. Pretende exercitar sua autonomia e auto-suficiência, busca a interação profunda com diferentes tipos de pessoas e culturas. O tempo de viagem pode ser indeterminado. Há pouca utilização de equipamentos turísticos e os gastos são menores (p. 21, grifos meus).

Entendendo que as diferenças entre os dois grupos dizem respeito ao tempo de viagem, utilização de equipamentos turísticos, e a atitude do cicloturista durante sua viagem, opto por não utilizar tal diferenciação para esse estudo, entendendo como cicloturista todo viajante que utilize a bicicleta como meio de transporte. Mais uma vez partindo do entendimento de turismo como fenômeno social aponto para o fato de que tanto na definição de cicloturista quanto de cicloviajante o principal elemento constitutivo é à vontade de se viajar (vivenciar o turismo) utilizando a bicicleta.

Uma importante característica do cicloturismo está na flexibilidade e liberdade de planejamento das viagens. O cicloturista define sua viagem não só na escolha do destino, mas sim de acordo com seu tempo, valores, objetivos e orçamento. Pode se hospedar em hotéis, pousadas, albergues, ou ainda acampar em postos de combustíveis, igrejas e áreas de camping. Além disso possibilita comer em restaurantes ou levar seu

próprio alimento, conhecer grandes pólos turísticos ou pequenas cidades próximas aonde o cicloturista vive. A partir da escolha dessas variáveis o cicloturista planeja quanto irá pedalar por dia, seus locais de repouso e os materiais necessários para a viagem.

Com relação ao preparo físico, as exigências são relativas, pois é o cicloturista quem escolhe o percurso e a quilometragem pedalada diariamente, bem como suas paradas para descansar, tirar fotos, pousar em alguma cidade, alimentar-se ou trocar informações com habitantes dos locais por onde passa. Um trecho de 60 km pode ser percorrido em 4 horas a 15 km/h, velocidade tranqüila mesmo para uma bicicleta com carga. Este é um ponto onde mais uma vez a individualidade do cicloturista é ressaltada: dependendo de seu preparo físico, do relevo do percurso a ser pedalado e ainda do fato de estar viajando sozinho ou acompanhado, o cicloturista planeja o trajeto bem como a quilometragem e o ritmo de suas pedaladas durante sua viagem.

Rodrigues (2004) ressalta a importância das viagens de bicicleta para o cicloturista:

Para o cicloturista, ser o seu próprio ‘motor’ tem um forte apelo emocional. O prazer de usar seu corpo para vencer desafios físicos e o sentimento de conquista faz com que aos seus olhos e de seu grupo social estas pessoas sejam muito bem vistas (p. 22).

Mesmo com o recente interesse de alguns pesquisadores por esse tema, ainda não surgiram estudos acadêmicos dentro das ciências humanas e sociais que caracterizem de forma aprofundada esses praticantes. Quem são os cicloturistas? O que leva essas pessoas a escolher a bicicleta como meio de transporte para suas viagens? Quais são os valores que caracterizam esse grupo social?

Faço então uma análise com o objetivo não de responder a esses questionamentos, mas sim deixando sugestões para estudos futuros que possam ampliar o entendimento dessa atividade e de seus praticantes em nosso país. Para isso me apoio nos estudos do sociólogo Michel Maffesoli (1998) sobre a pós-modernidade, que se caracteriza pelo declínio do individualismo na sociedade. Para o autor ocorre atualmente o ressurgimento do tribalismo (o *neo tribalismo*) presente na idade média, caracterizado pela organização social em grupos de interesses comuns.

(...) redescobrimos que o indivíduo não pode existir isolado, mas que está ligado, pela cultura, pela comunicação, pelo lazer, e pela moda, a uma comunidade, que pode não ter as mesmas qualidades daquelas da idade média, mas que nem por isso deixa de ser uma comunidade (p. 114).

Esse traço é facilmente percebido em nossa sociedade, em sua forma mais explícita exemplificada pelo *orkut*⁴, e também de fora do mundo virtual com os grupos diversos: de terceira idade, de mães solteiras, de auto-ajuda, de ecologistas, de pacifistas, de solidariedade, de racistas, de músicos, de esportistas, de viajantes, de cicloturistas...

(...) o tribalismo, sob seus aspectos mais ou menos reluzentes, está impregnando cada vez mais os modos de vida. (...) através de bandos, clãs e gangs ele recorda a importância do afeto na vida social (MAFFESOLI, 1998. p. 133).

E dessa forma o cicloturista também se organiza e se reconhece, conferindo o sentido de pertencimento a um grupo de ideais, de atitudes e comportamentos distintos. Seja em encontros organizados ou ocasionalmente durante suas viagens, esse grupo criou uma série de códigos e valores que os caracterizam enquanto grupo, sendo o principal deles o prazer pelas viagens de bicicleta, de ser a força propulsora que o leva ao seu destino.

⁴ Site da internet onde as pessoas “se encontram” e se organizam em comunidades de interesses os mais variados, criados pelos próprios usuários do site.

A partir da análise do cicloturismo e o conjunto de variáveis que se relacionam com esse fenômeno pretendo refletir sobre o entendimento de cicloturismo que servirá como norte para as discussões do trabalho.

Sofrendo influências do mercado de consumo, das relações entre homem e o meio ambiente, e da atitude de seus praticantes, faço então a opção pelo entendimento do cicloturismo como qualquer viagem ou passeio turístico no qual se utilize a bicicleta como meio de transporte. Essa definição contempla não só as grandes viagens solitárias ou em grupos contidas em livros e relatos como também a nova e crescente demanda do mercado, da utilização de bicicletas em pequenos passeios e roteiros turísticos. Nesse aspecto, a linha tênue que diferencia o cicloturismo de um passeio de bicicleta é exatamente o conceito de turismo – ampliado entendido não só como atividade econômica mas também como fenômeno social (discutido no capítulo anterior) – , o fato de estar fora de sua residência habitual, de tomar contato com o novo, de conhecer novos lugares e culturas.

Pudemos perceber aqui a grande quantidade de fatores influenciadores do cicloturismo, conferindo a essa atividade um caráter de flexibilidade e liberdade, fazendo com que esse fenômeno possa ser encaminhado sob diversos olhares. Como objetivo principal do trabalho, busco agora apresentar o potencial do cicloturismo como uma vivência crítica e criativa de lazer, a partir da análise de relatos de viagem de alguns cicloturistas.

Capítulo 3

O destino final: o cicloturismo como vivência crítica e criativa de lazer

Após a apresentação do cicloturismo e de uma série de aspectos que circundam essa atividade – suas relações com o meio-ambiente, com os estudos do turismo e do lazer – busco agora apresentar possibilidades de compreender esse fenômeno como uma vivência crítica e criativa de lazer, na qual o sujeito participa (seja como construtor ou “mero” espectador) de forma consciente acerca da prática fruída e seu contexto cultural.

Para isso utilizo três relatos de viagem, tomando como norte para analisá-los o entendimento de lazer e turismo apresentado no primeiro capítulo. A opção por esse número de relatos se deu a partir do encaminhamento do cicloturismo se constituir numa atividade com elevado grau de flexibilidade e possibilidades para seu planejamento e sua realização. Sendo assim a escolha de três diferentes tipos de viagens se dá no sentido de conferir maior abrangência à análise, mas possibilitando ainda o aprofundamento nas discussões das mesmas. A escolha dos relatos foi orientada através das seguintes delimitações: as três viagens foram realizadas por cicloturistas brasileiros, possibilitando assim a discussão do cicloturismo conectada ao contexto e a cultura de nosso povo e nosso país. Dois desses relatos se encontram em livros. O primeiro “*No guidão da liberdade*” de Antonio Olinto Ferreira, uma viagem intercontinental de longa duração/distância; o segundo relato está no livro “*Avenida das Américas*” de Carlos André Ferreira, uma viagem de média duração/distância dentro do continente americano. O terceiro e último relato de viagem é retirado da internet, sendo a viagem de curta duração/distância realizada dentro do território nacional e utilizando equipamentos e instalações turísticas tais como hotéis, pousadas restaurantes etc. Cabe

ressaltar que o parâmetro utilizado para a classificação das viagens em longa, média ou curta distância/duração foi a comparação entre as mesmas⁵.

A metodologia utilizada será a análise de conteúdo, amparada pelos estudos de Benjamin (1975) e Kramer (2003). Sua escolha permite então a análise dos relatos atentando também ao contexto dos mesmos, a importância e aos sentimentos dos sujeitos (narradores) das histórias, dos sentidos e significados conferidos às suas ações.

Toda palavra tem intenções, significados; para entender o discurso (o texto falado ou escrito) o contexto precisa ser entendido. A compreensão implica não só a identificação da linguagem formal e dos sinais normativos da língua, mas também os subtextos, as intenções que não se encontram explicitadas. (KRAMER, 2003. p. 58).

Walter Benjamin (1975) ressalta a importância do narrador e da narrativa, sendo esta uma forma diferente de se contar e fazer a história que vem sendo pouco utilizada nos dias de hoje, em detrimento da objetividade e simplicidade da informação.

A experiência propicia ao narrador a matéria narrada, quer esta experiência seja própria ou relatada. E, por sua vez, transforma-se na experiência daqueles que ouvem a história (p. 66).

Sua intenção primeira não é transmitir a substância pura do conteúdo, como faz uma informação ou uma notícia. Pelo contrário, imerge essa substância na vida do narrador para, em seguida, retirá-la dele próprio. Assim a narrativa revelará sempre a marca do narrador, assim como a mão do artista é percebida, por exemplo, na obra de cerâmica (p. 69).

Sendo assim tanto numa aprofundada análise de discurso como na análise pura do conteúdo dos relatos – utilizada aqui – podemos perceber a importância da narrativa e do narrador, que busca a descrição de sua experiência e seus sentimentos durante as vivências.

⁵ Na viagem de longa distância/duração foram percorridos 45.000 km em 3 anos e meio enquanto que a de curta distância/duração foram percorridos 680 km em 12 dias. Em diferentes tipos de análises ou de acordo com a interpretação do leitor, uma viagem de 680 km de bicicleta pode muito bem ser considerada uma viagem de longa distância, principalmente pelo fato do cicloturista ser o motor propulsor de seu meio de transporte.

3.1 – Análise e discussão dos relatos

Para a análise dos relatos faço primeiro uma breve caracterização das viagens para posteriormente discutí-las a partir dos seguintes temas: motivações para a realização da viagem, as relações estabelecidas pelo cicloturista com os locais visitados e sua população local, os sentidos e significados da viagem realizada para o cicloturista.

Buscando o melhor entendimento do texto e facilitar as comparações, as três viagens realizadas serão definidas aqui como viagem A, viagem B e viagem C, a saber:

Viagem A: viagem realizada por Antônio Olinto Ferreira, descrita no livro “No guidão da liberdade: *a incrível história do brasileiro que deu a volta ao mundo em uma bicicleta*”. Pedalando por 34 países de 4 continentes (Europa, África, Ásia e América), percorreu 46.620 em 3 anos e 5 meses (maio de 1993 a outubro de 1996).

Viagem B: viagem realizada por Carlos André Ferreira, descrita no livro “Avenida das Américas: *uma viagem de bicicleta pela América Latina*”. Pedalando por 15 países do continente americano em 5 meses (abril a setembro de 1992).

Viagem C: viagem realizada por Fernando Angeoletto e Elisa Serena Gandolfo Martins, descrita na seção de relatos de viagens no site do Clube de Cicloturismo do Brasil⁶. Foram percorridos 680 quilômetros em 12 dias, no circuito do ouro da Estrada Real (de Ouro Preto/MG a Paraty/RJ) em janeiro de 2003.

- **As motivações para uma viagem de bicicleta**

⁶ www.clubedecicloturismo.com.br

Viagem A: “As pessoas me perguntam como surgiu a idéia de viajar de bicicleta. Costumo responder que tudo começou no início de 1991, quando, pela primeira vez em minha vida, vi uma pessoa viajando de bicicleta (p.17). (...) Sempre gostei das coisas simples. Com uma moto pequena já fazia grandes trajetos, viajando pelo Nordeste, pelo Pantanal; fui até para o Chile até a Patagônia, na Argentina, mas aquele senhor realmente havia exagerado na sua simplicidade. Que humilhação para mim, que pensava estar fazendo ‘grandes aventuras’!!! (...) Acredito que as energias deste homem entraram em mim como um vírus e ficaram incubadas no fundo de meu cérebro, em uma área esquecida, em forma de uma idéia que esperava o momento certo para surgir” (FERREIRA, 1997. p.18).

Viagem B: “A opção de usar uma bicicleta como principal meio de transporte até hoje me surpreende. Eu não era atleta e muito menos pretendia entrar para o livro dos recordes. Alguns me perguntaram se a opção foi pela economia ou pela independência. Eu ainda não sabia (...) (p.7). A decisão da viagem para Los Angeles e da volta de bicicleta saiu de um impulso. Eu vinha sentindo um incômodo, um mal-estar, uma estranheza, um tédio em relação a tudo. A cura, no sentido maior que é o amadurecer, me pareceu ser uma viagem, em que tudo ao meu redor se transformasse, sem chance para a preguiça, para o comodismo que acabava se impregnando no dia-a-dia. Precisava me colocar em movimento” (FERREIRA, 2003. p.13).

Viagem C: “Quando dizíamos aos mineiros que nossa pedalada começara em Ouro Preto e tinha como destino Paraty, no Rio de Janeiro, a reação era quase sempre a mesma. Respondiam, com seu gracioso e truncado sotaque, que ‘cêis tão animádimais, sô’. Para quem não conhece o mineirês, eles queriam dizer que estávamos muito animados, no que acertavam em cheio” (CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL).

Fazendo uma reflexão sobre o vasto campo das motivações, encontramos com relação ao desejo de viajar sentimentos como o incômodo e/ou o stress do trabalho e da vida cotidiana, ou “simplesmente” o desejo de conhecer novos lugares, pessoas, sabores e culturas. O que difere nos casos dos relatos apresentados é justamente a escolha da bicicleta como principal ou único meio de transporte, sendo ela um veículo pouco usual para as viagens, onde longas distâncias e curtos períodos de férias geralmente nos direcionam a meios de transporte mais rápidos e “confortáveis”. Essa questão do

conforto me parece mais relacionada às condições pessoais – ou o “estado de espírito” – do viajante do que ao meio de transporte escolhido, pois apesar de uma viagem de bicicleta envolver o esforço físico do cicloturista nada impede que se encontre conforto nesse esforço, ao passo que também podemos nos sentir desconfortáveis em viagens utilizando veículos de propulsão mecânica.

Voltando a escolha da bicicleta podemos perceber ainda o desejo de aventura ou desafio como motivações para as ciclovagens. A questão do baixo custo, apesar de uma realidade percebida em todos os relatos apresentados também pode ser relativizada: o baixo custo pode estender viagens com duração indefinida ou ainda permitir viagens a custo reduzido, mas em alguns casos a economia feita no transporte pode não ser uma opção na hora da escolha de locais de hospedagem, alimentação, passeios turísticos etc.

- **Durante a viagem: fruição, relações com diferentes culturas, histórias e sujeitos**

Viagem A: “Jamais esquecerei aquela fria manhã. O céu estava coberto de nuvens e o chão molhado com a garoa fina que caía insistentemente. Nada disso abalou meu humor. Quase não podia controlar meu sorriso, parecia querer rasgar meu rosto. Finalmente estava vivendo o que tanto sonhara. (...) De saída pude perceber as vantagens de viajar de bicicleta. Vim do aeroporto até o centro, sem pagar nada. A emoção aumentou ao chegar ao centro velho da cidade. Minha bicicleta passeava pelas ruelas de paralelepípedo entre igrejas, palácios e monumentos famosos, tudo isso a distância de meu braço. Vez ou outra parava e confirmava o caminho, informando-me com alguém que passava. Estava tomado pelo maior sentimento de felicidade de minha vida” (FERREIRA, 199?. p.17, sobre a chegada em Madrid e o início de sua viagem).

Viagem B: “(...) E já que estamos falando de sensações, logo que comecei a pedalar, passei a experimentar várias: medo, liberdade, alegria e ansiedade com os meses pela frente. Olhei para baixo e vi o que agora sou: duas pernas, quatro mochilas e duas rodas, com milhares de quilômetros a cumprir” (FERREIRA, 2003. p. 41).

Viagem C: “Depois de um estio de uma semana, a chuva finalmente nos pegou, forçando uma parada na região ainda semi-desértica de Cruzília. Com atraso, fomos obrigados a pedalar de noite. O trecho noturno não teria maiores problemas se não tivéssemos visto, de dia, um emaranhado assustador de teias e suas centenas de aranhas fechando a estrada de terra onde quase não passava carros. Apesar de psicologicamente abalados, felizmente escapamos de protagonizar um ataque de aracnofobia” (CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL).

É interessante perceber a relação do viajar de bicicleta com a ludicidade, caracterizada pela fruição do sujeito que vivencia esse momento. Essa mistura de sentimentos que vão marcando os locais visitados ou percorridos pelo cicloturista transformam o viajar no *estar viajando*. Ao contrário dos tipos de viagem mais difundidos (carros, aviões, trens ou barcos) onde a velocidade dos veículos muitas vezes nos coloca a algumas horas ou até a “um cochilo” do local visitado, nas viagens de bicicleta o destino da viagem divide sua importância com o caminho percorrido até ele. E são por esses caminhos que os cicloturistas experimentam encontros e possibilidades distintas, dificilmente – porém não impossivelmente – possibilitadas por outros tipos de viagens, especialmente as orientadas por agências de turismo.

Viagem A: “Todas as vezes em que fechávamos uma rodinha de conversa, a maior parte dos outros hóspedes acompanhava atenta. Nós, os cicloturistas, tínhamos outra noção do país, já que o havíamos visto parte a parte, e não somente os locais turísticos. Nós sabíamos, por exemplo, qual o verdadeiro valor das coisas, pois consumíamos os mesmos produtos fora das áreas de turismo (comidas típicas, hotéis, etc...). Sabíamos também o que era folclore e o que fazia parte do dia-a-dia das pessoas. Enfim, obtínhamos experiências diferentes das do pessoal que vinha em transporte coletivo” (FERREIRA, 199?. p.150 – sobre uma conversa de cicloturistas em um albergue na Índia).

Viagem B: “Terminei o dia compartilhando um hábito da cidade: ver a tarde cair, sentado no banco da praça. Isso é a vida interiorana e a importância social

da praça. A praça integra, relaxa e contribui com a continuidade da vida, juntando casais e famílias. Não é à toa que fica no centro da cidade (p.147 – sobre o fim de tarde na cidade peruana de Arequipa). (...) Vagarosamente fui deixando Arequipa para trás, atravessando, como sempre, toda a periferia, triste e abandonada periferia. De bicicleta se chega mais perto, se vê com mais tempo” (FERREIRA, 2003. p. 151).

Viagem C: “Convicto da urgente necessidade de informações precisas, decidi pedir ajuda na Polícia Civil. Um inspetor muito solícito nos indicou duas pessoas que foram fundamentais no sucesso de nossa empreitada. Eram o César do Totiquim e o Ilceu Carvalho, nativos e profundos conhecedores da região, que em 1998 percorreram todo o Caminho Velho em 10 dias de cavalgadas. No bar do Totiquim, passamos horas conversando. O resultado foi um banho de informações e a percepção ampliada sobre a importância do trajeto que saboreávamos lentamente montados sobre os cavalos de ferro” (CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL).

São experiências como essas que se incorporam à construção do conhecimento nas viagens de bicicleta. Aprende-se a história e a cultura não só com o belo, com os guias, com os monumentos, com os museus e com os locais turísticos, mas também na praça da cidade, com seus habitantes, com a pobreza e na periferia. Esse conjunto de relações é mais forte nas viagens A e B, onde os cicloturistas viajaram sozinhos, o que propicia maior contato com a população dos locais visitados, mas mesmo em viagens em duplas ou grupos (viagem C) essas relações também se estabelecem devido ao contato direto dos cicloturistas com a população.

- **Sobre o cicloturismo: os sentidos e significados das viagens para os cicloturistas**

Viagem A: “Já experimentei várias formas de viajar. Entretanto, na viagem de bicicleta pude ir além das imagens das paisagens. Uma bicicleta carregada de bagagem tem uma ‘magia’ especial, que atrai a curiosidade das pessoas dos lugares por onde passamos; isto dá ao viajante a oportunidade de provar das mais diversas experiências, relacionando-se com os habitantes de cada país” (FERREIRA, 199?. p.13).

Viagem B: “Eu ainda não sabia, mas descobriria que uma viagem de bicicleta está longe de ser para economizar na passagem ou alcançar a utopia da plena independência. Viajar de bicicleta tem a ver com respeitar as distâncias, ver mais de perto o lugar, sentir o tamanho do planeta” (FERREIRA, 2003. p. 7).

Viagem C: “Entramos em Paraty por ciclovias, sonhando que todos os caminhos fossem tão propícios a um transporte alternativo como aquele. Na iminência de mais uma terrível guerra motivada pelo petróleo, demos nosso recado pela paz percorrendo 680 quilômetros sem depender de uma gota sequer do caldo negro” (CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL).

A carga emocional dos relatos nos mostra que mais do que uma escolha, o cicloturismo modifica a forma do viajante se relacionar com a própria viagem, com as pessoas e os locais visitados. Todo o esforço empreendido em suas pedaladas, os eventuais problemas e dificuldades encontradas no caminho, a conquista da chegada, tudo isso constitui o produto final da viagem (juntamente com as fotos, cartões postais e souvenirs): a construção do conhecimento através da experiência, ressaltando mais uma vez, no caso do cicloturismo, uma experiência diferenciada das demais formas de viajar.

Após a análise de conteúdo dos trechos dos relatos apresentados, faço agora a relação dos elementos levantados durante as vivências dos cicloturistas com a bibliografia sobre turismo e lazer discutida nos capítulos anteriores.

Podemos perceber na atitude dos viajantes e nas relações estabelecidas durante a viagem, que seja quando da utilização de equipamentos turísticos em larga escala ou no caso de viagens onde se buscou um grau mais elevado de autonomia e independência, a visão do turismo sustentável apresentada por Krippendorf (2001) e Paiva (2001) é um traço marcante. Seja no contato mais próximo com as populações locais ou em uma

atitude respeitosa com o espaço e o meio ambiente, esse tipo de turismo se manifestou nos relatos aqui analisados. Atento aqui para o fato de isso não ser uma regra, ou seja, apesar das viagens de bicicleta propiciarem uma relação que caminhe para o conceito de turismo sustentável, é a atitude do turista que em grande parte encaminhará essa relação.

Da mesma forma ocorre com as vivências de lazer. A partir dos conceitos de Marcellino (1998) e Werneck (2003) encontramos nas vivências do cicloturismo aqui apresentadas elementos que nos permitem encaminhar o lazer enquanto cultura vivenciada no tempo disponível. Afinal, o cicloturismo – uma prática cultural – consegue relacionar a atitude de seus praticantes, em seu tempo de férias ou de não-trabalho, com as diversas possibilidades de vivências lúdicas, sejam elas a própria viagem, ou demais atividades realizadas nos locais visitados. E notadamente por ainda não existir um mercado de cicloturismo de massa, com pacotes fechados e produtos que direcionam as atividades de seus praticantes, as vivências de cicloturismo tendem a se relacionar com essa abordagem do campo do lazer. Além disso, as próprias características do cicloturismo aqui apresentadas podem favorecer essa possibilidade de troca com o entendimento de lazer como elemento da cultura e também do turismo sustentável.

Após a análise de conteúdo dos relatos de viagem bem como as relações estabelecidas entre os mesmos e o referencial teórico que sustenta esse trabalho, vamos então nos aproximando de nosso destino. O cicloturismo como vivência crítica e criativa de lazer, retomado enquanto discussão central desse trabalho. Dessa forma, cabe discutir como as viagens de bicicleta podem ser encaminhadas em suas múltiplas relações: da bicicleta com o viajante, do viajante com os locais visitados, sua história e seus habitantes, da atitude do viajante e do cicloturismo com os elementos do lazer.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao apresentar as considerações finais e as contribuições desse trabalho faço um convite a olharmos para trás, trazendo a pergunta que originou o início dessa viagem: o cicloturismo pode ser encaminhado como uma vivência crítica e criativa de lazer?

Percorremos então através de uma revisão bibliográfica os estudos do turismo, apresentando seus diversos conceitos, além das visões de turismo sustentável e do turismo predatório. Trilhamos também os estudos do lazer, apresentado o entendimento aqui adotado: o lazer enquanto elemento da cultura, com os elementos que se fazem presentes em suas manifestações, além de seus conteúdos culturais – dentre eles o turístico – e suas relações com o mercado.

Dentro desse arcabouço teórico seguimos em frente, discorrendo sobre o objeto principal desse trabalho: o cicloturismo, suas características, seus praticantes e um panorama da atividade no Brasil, além de alguns elementos de seu contexto no mundo. Através da análise de conteúdo de relatos de viagens de cicloturistas brasileiros busquei apresentar elementos que propiciem que as viagens, passeios e vivências de cicloturismo sejam encaminhadas na perspectiva crítica e criativa de lazer. Conceito importante para o desenvolvimento do trabalho, as possibilidades críticas e criativas estão profundamente centradas na atitude dos sujeitos que delas participam, pois mesmo em vivências de lazer orientadas pela lógica do mercado ou da exclusão social, é a atitude do sujeito durante a atividade que lhe permite alcançar um estágio de consciência e até mesmo de ressignificação das mesmas. Quando evocamos a questão da atitude dos sujeitos nas vivências de lazer trazemos também a reboque dessa discussão um complexo elemento: a relação atitude *versus* alienação. Sendo assim, ao

exemplificarmos a atitude crítica e criativa dos sujeitos, percebe-se que em alguns momentos fazemos opção pela alienação – que é sim, uma opção e uma possibilidade de quem busca o lazer – e fazemos de forma consciente. Não queremos com isso tratar de forma simples ou linear as discussões sobre a alienação. Elemento complexo, a alienação não deve ser entendida como um estado permanente, e sim como um estado que pode se dar de forma consciente ou inconsciente, manifestando-se sob inúmeras condições. Ou seja, além da possibilidade da alienação por opção, devemos entender também que encontramos pessoas alienadas pela falta de opções, ou mesmo pelo excesso das mesmas.

Após esse longo caminho percorrido percebo que a compreensão das relações entre o cicloturismo e o lazer pode suscitar novas possibilidades de encaminhar essa prática. A utilização da bicicleta como meio de transporte nas viagens pode fazer do cicloturismo uma forma barata de se viajar. Apesar do baixo custo, outros fatores seriam necessários para que essa prática pudesse alcançar um maior número de adeptos, independente de classe social a qual ela pertence. Tratando-se de uma vivência de lazer, a opção do sujeito se torna um dos primeiros fatores. A escolha da bicicleta frente a outras formas de transporte tais como carro, ônibus, trens, aviões etc. contribui diretamente em uma série de aspectos da viagem, como o tempo disponível, o conforto, o gosto por atividades físicas ou possíveis aventuras e desafios, o local e distância dos locais visitados, entre outros. Podemos destacar também outro fator: o investimento em políticas públicas para a utilização da bicicleta como meio de transporte e lazer (construção de ciclovias em estradas e cidades) e o desenvolvimento de uma educação para o trânsito inclusiva, na qual o ciclista participe cumprindo seus deveres e usufruindo de seus direitos.

Seja com todas essas condições favoráveis ou com as dificuldades atuais, o cicloturismo é uma opção diferente de viagem, pois envolve o esforço físico do ciclista para levá-lo ao seu destino. Esse é o fator principal que desencadeia toda a série de relações aqui apresentadas: com a construção do conhecimento, com a interação entre os sujeitos e paisagens, com o meio ambiente e com o mercado de consumo. Mesmo depois de apresentar o aspecto mercadológico que já começa a ver no cicloturismo mais um nicho de atuação, percebo que a atitude, a riqueza de possibilidades e a autonomia dos sujeitos numa viagem de cicloturismo fazem dele uma oportunidade para a vivência crítica e criativa do lazer. Durante as viagens, o cicloturista pode acampar ao ar livre, se hospedar em hotéis ou até mesmo na casa de moradores que oferecem pouso. Os cicloturistas têm um contato mais íntimo com os moradores dos locais visitados, para conversar e pedir informações, recebendo em troca, generosidade e hospitalidade. Visitam os pontos turísticos, mas também conhecem a vida cotidiana das cidades, conhecem a fundo não apenas seu local de destino, mas também o caminho percorrido até ele.

O interesse do cicloturista em conhecer a fundo os locais visitados, estabelecendo relações próximas com os habitantes locais vai de encontro ao entendimento de lazer e também do turismo suave ou sustentado apresentado nos capítulos anteriores.

Por onde pedala, o homem conhece e re-conhece o novo. Transforma e é transformado a cada bate-papo, a cada local visitado. Experimenta o lúdico e vivencia o lazer, rompendo com os valores do mundo supersônico, do urgente e do instantâneo e descobre na/com a bicicleta um novo tempo nas viagens.

Chegando ao fim dessa viagem pude perceber a possibilidade de muitas outras, e apresento algumas sugestões para trabalhos futuros, para pessoas interessadas em contribuir com esse objeto de estudo.

Um importante avanço para tentar melhor compreender o cicloturismo está na análise do perfil de seus praticantes. Um trabalho de campo envolvendo os cicloturistas, indagando sobre suas motivações, seus hábitos de viagem e as razões de sua opção pela bicicleta como meio de transporte e de vivenciarem o turismo pode contribuir para a compreensão desse grupo social. Outra contribuição está na relação entre o perfil dos cicloturistas e as relações estabelecidas durante suas viagens: a idéia seria investigar se há ou não uma tendência de que as viagens de cicloturismo encaminhem para uma relação com o turismo sustentável ou predatório.

No campo das políticas para utilização da bicicleta, fica a sugestão de estudos que relacionem a construção de equipamentos e espaços de lazer destinados ao ciclista e a presença e utilização das bicicletas nas cidades.

Espero que esse trabalho contribua para a ampliação de estudos sobre cicloturismo, no que diz respeito ao esforço teórico de análise e compreensão dessa atividade. Percorrendo o espectro das visões de lazer e turismo apresentadas, o cicloturismo pode se apresentar – segundo as características das viagens e dos viajantes – seja enquanto possibilidade conformista ou no exercício da criticidade e criatividade na busca pelo conhecimento.

REFERÊNCIAS

- ABRACICLO, Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares. www.abraciclo.com.br - disponível em 28 de setembro de 2005.
- BARRETO, Margarita. Manual de iniciação ao estudo do turismo. Campinas: Papirus, 2001.
- BENI, Mário Carlos. Análise estrutural do turismo. São Paulo: Senac, 2001.
- BENJAMIN, Walter. O Narrador: *observações acerca da obra de Nicolau Lesscov*. In: *Textos escolhidos*. São Paulo: Abril Cultural, 1975. p. 63-81.
- BRUHNS, Heloísa Turini. *O corpo parceiro e o corpo adversário*. Campinas: Papirus, 1993. 113p.
- BRUHNS, Heloísa Turini; MARINHO, Alcyane. Lazer e Meio Ambiente: multiplicidade de atuações. In: *Licere*. Belo Horizonte: vol. 6, nº2, 2003. p. 32-42.
- CAMARGO, Luiz Octávio de Lima. *O que é lazer*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1992. 104p.
- CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL. www.clubedecicloturismo.com.br - disponível em 28 de setembro de 2005.
- FERREIRA, Antônio Olinto. *No guidão da liberdade: a incrível história do brasileiro que deu a volta ao mundo de bicicleta*. Gráfica Veja, 199(?). 276p.
- FERREIRA, Aurélio Buarque de Hollanda. *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1975.
- FERREIRA, Carlos André. *Avenida das Américas: uma viagem de bicicleta pela América Latina*. Rio de Janeiro: NAU Editora, 2003. 228p.
- KRAMER, Sônia. Entrevistas coletivas: *uma alternativa para lidar com diversidade, hierarquia e poder na pesquisa em ciências humanas*. In: FREITAS, Maria Teresa; JOBIM e SOUZA, Solange; KRAMER, Sônia (Orgs.). *Ciências humanas e pesquisa: leituras de Mikhail Bakhtin*. São Paulo: Cortez Editora, 2003. p. 57-76.
- KRIPPENDORF, Jost. *Sociologia do turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens*. 2ª edição. São Paulo: Aleph, 2001. 184p.
- MAFFESOLI, Michel. *O Tempo das Tribos: o declínio do individualismo nas sociedades de massa*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2ª ed. 1998. 232 p.
- MARCELLINO, Nelson Carvalho. *Lazer e educação*. 4ª edição. Campinas: Papirus, 1998. 164p.
- MARCELLINO, Nelson Carvalho. *Pedagogia da animação*. 2ª edição. Campinas: Papirus, 1997. 149p.
- MARINHO, Alcyane; BRUHNS, Heloisa Turini (Orgs.). *Turismo, Lazer e Natureza*. Barueri: Manole, 2003. p. 75-99.

- MASCARENHAS, Gilmar. A leviana territorialidade dos esportes de aventura: *um desafio à gestão do ecoturismo*. In: MARINHO, Alcyane; BRUHNS, Heloisa Turini (Orgs.). *Turismo, Lazer e Natureza*. Barueri: Manole, 2003. p. 75-99.
- MASCARENHAS, Gilmar. Ecoturismo e Aventura Esportiva. In: *Coletânea II Seminário "O Lazer em Debate"*. Belo Horizonte: UFMG/DEF/CELAR, 2001. p. 153-159.
- MELO, Victor Andrade de; ALVES JUNIOR, Edmundo de Drummond. *Introdução ao lazer*. São Paulo: Manole, 2003.
- PAIVA, Maria das Graças de Menezes V. *Sociologia do turismo*. 7ª edição. Campinas: Papirus, 2001. 88p.
- RODRIGUES, Rodrigo Arnoud. *O potencial do cicloturismo como negócio no Rio Grande do Norte*. Natal: Centro de Ciências Sociais Aplicadas – UFRN, 2004. 56p. (Monografia, Graduação em Turismo).
- ROLDAN, Thierry Roland Roldan. *Cicloturismo: planejamento e treinamento*. Campinas: Faculdade de Educação Física – UNICAMP, 2000. 43p. (Monografia, Bacharelado em Educação Física, modalidade Treinamento em Esportes).
- SIMEFRE. <http://www.simefre.org.br/Informativo/Info7.htm> - disponível em 08 de junho de 2005.
- WERNERCK, Christianne Luce Gomes. Lazer e Mercado: panorama atual e implicações na sociedade brasileira. In: WERNECK, Christianne Luce Gomes, STOPPA, Edmur Antonio, ISAYAMA, Hélder Ferreira. *Lazer e Mercado*. Campinas: Papirus, 2001. p. 13-44.
- WERNERCK, Christianne Luce Gomes. *Recreação e Lazer: apontamentos históricos no contexto da educação física*. In: WERNECK, Christianne Luce Gomes; ISAYAMA, Hélder Ferreira (Org.). *Lazer, Recreação e Educação Física*. Belo Horizonte: Autêntica, 2003. p. 15-56.