

Ciclovias e Turismo – Uma forma de Integração na Europa? De Aveiro... ao Baixo Vouga... e à Região Centro

JOÃO RUA * [jcsrua@gmail.com]

HELENA ALBUQUERQUE ** [helena.albuquerque@ua.pt]

Resumo | O turismo é visto como um factor de desenvolvimento económico, sendo um elemento estruturante da dinâmica da economia global e contribuindo para a consolidação do processo de integração económica dos países, através da criação de elos entre regiões.

Para uma região se tornar atractiva e competitiva no sector turístico necessita de apostar naquilo que a distingue das outras, nas suas especificidades, valorizando os seus próprios recursos e tornando-os inovadores.

As Redes de Ciclovias constituem uma excelente oportunidade para os municípios e, em especial, para as Regiões, porque podem ajudar a definir e a sustentar estratégias de desenvolvimento turístico mais competitivas e associadas ao quadro de recursos naturais disponíveis, contribuindo, desta forma, para o processo desenvolvimento sustentável.

A sub-região do Baixo Vouga, cujo principal destino é a cidade de Aveiro, e a Região Centro Litoral de Portugal apresentam um quadro de Recursos Naturais que tem tanto de diversificado quanto de excelência, sendo de destacar a presença de paisagens contrastantes, como a Serra e o Mar, e a constante presença da "ria de Aveiro". Esta diversidade permite-nos pensar que, se a este quadro de oportunidades for possível acrescentar capacidade de inovar, de pensar e de fazer diferente, provavelmente será possível a estruturação de um modelo de desenvolvimento económico regional sustentável e competitivo, numa estreita relação com o equilíbrio ambiental desejado. Estão assim reunidas as condições para reflectir sobre a oportunidade da construção de uma rede regional de ciclovias na Região Centro Litoral.

Palavras-chave | Ciclovias, Turismo Sustentável, Competitividade, Inovação, Centro Litoral.

Abstract | Tourism is seen as an important factor of regional economic development, being a structural element of the global economy dynamic. Tourism also contributes for the consolidation of economic integration process of countries through the creation of links between regions.

If a region seeks to become attractive and competitive in the tourism sector, it needs to bet in the specificities that differentiate it from the others, valuing its own resources and becoming them innovative.

* **Licenciado em Planeamento Regional e Urbano** pela Universidade de Aveiro. **Director Geral e Consultor Urbanista** na Síntese, Consultoria em Planeamento Lda..

** **Mestre em Ciências das Zonas Costeiras** pela Universidade de Aveiro e **Doutoranda em Ciências Aplicadas ao Ambiente** na Universidade de Aveiro.

The Cycle Pathways constitutes an excellent opportunity for local municipalities and, specially, for regions, because pathways can help to define and sustain strategies of more competitive tourism development, associated to the board of available natural resources and contributing, in this way, for an effective sustainable development process.

“Baixo Vouga”, a region in Central Portugal, whose most important destination is the city of Aveiro, and also the wide Region of Littoral Central of Portugal, present a board of natural resources that are diversified and excellent. In this area we highlight the presence of contrasting landscapes, as the Mountain and the Sea, and the constant presence of “Ria de Aveiro”, that confer to this region a remarkable image and an attractive landscape.

This diversity permits to think that, if to this board of opportunities will be possible to increase the capacity of innovate, and if it is possible to imagine and do different, probably, it will be possible to structure a sustainable and competitive model of regional economic development, in a straiten relationship with the desirable environmental equilibrium.

In this way, we think that it is the time and the moment to consider the opportunity of constructing a regional net of cycle pathway in the Littoral Central of Portugal, starting in the “Baixo Vouga” Region.

Keywords | Cycle Pathways, Sustainable Tourism, Competitiveness, Innovation, Littoral of Portugal.

1. Introdução

O turismo é um sector muito dependente do ambiente e da qualidade ambiental. De facto, cada vez mais são os níveis de qualidade ambiental que determinam os níveis de atracção e interesse turístico. Neste contexto o sector do turismo não deve ser apenas perspectivado sob o ponto de vista estritamente económico. A preservação do meio ambiente, a manutenção da biodiversidade, e a conservação e desenvolvimento do património cultural e social são factores essenciais à definição e implementação de qualquer estratégia de desenvolvimento do turismo, se pretendermos que o sector se mantenha competitivo e com relevância na economia nacional.

Por estas razões, o turismo é uma actividade de grande importância económica a nível mundial e a que maior relação estabelece com a existência sustentável de um ambiente equilibrado (Partidário, s/d, *in* Economia e Prospectiva).

Os principais segmentos da procura continuam a ser os tradicionais, como o sol/praias e viagens de negócios. No entanto, é de referir a importância de outros segmentos como o turismo de natureza,

ecoturismo, turismo urbano, cultural, religioso, desportivo, de saúde, etc. Apesar disso, as actividades turísticas continuam centradas em determinadas regiões: beira-mar, montanhas e cidades históricas ou culturais. “No entanto, as mais elevadas taxas de expansão comercial registam-se nos nichos de mercado constituídos, por exemplo, pelo turismo de aventura ou o ecoturismo.” (Albuquerque e Godinho, 2001).

O interesse pelo turismo sustentável não é mais do que uma reacção à implementação de estratégias de desenvolvimento turístico em determinadas regiões, especialmente nas zonas costeiras, que, encarando essencialmente a vertente económica, motivaram níveis de ocupação urbanística e degradação ambiental, que hoje constituem os principais factores nas quebras de procura e interesse por essas áreas.

Surgem, por estas razões, novas apostas para o sector turístico, tendo em conta as preocupações com a sustentabilidade dos locais mas sem esquecer a competitividade económica que deve assegurar o desenvolvimento das regiões.

A aposta num turismo vocacionado para o bem-estar das populações sugere a necessidade de

criação de infra-estruturas de apoio que possibilitem a prática de diversas formas de lazer. Destacamos as redes de ciclovias, que para além de permitirem a prática desportiva, possibilitam e promovem a valorização dos recursos naturais das regiões.

As redes de ciclovias constituem desta forma uma infra-estrutura que pode ajudar a definir e sustentar estratégias de desenvolvimento turístico, através de uma programação que potencie a sua utilização mais competitiva, associadas ao quadro de recursos naturais disponíveis.

Neste âmbito seria interessante equacionar e definir o Estudo da Rede de Ciclovias da Região Centro e procurar junto de outros Parceiros Institucionais, liderar um projecto de integração na Rede EuroVelo. Mas alguém tem de assumir o protagonismo e a liderança da aposta. Aveiro é uma cidade moderna e dinâmica, identifica-se com a Ria e tem a história recente das BUGAS. Quem melhor para assumir esse papel de liderança regional?

2. A importância das ciclovias

2.1. A interligação entre sustentabilidade, mobilidade e *marketing* territorial

Na agenda que marca o debate actual sobre o futuro e o desenvolvimento regional e local, Sustentabilidade e Mobilidade têm assumido um papel de relevo no contexto nacional e mesmo europeu.

Embora não se possa considerar recente o conceito de sustentabilidade, a ideia-chave resume-se à preocupação óbvia com os equilíbrios ambientais: tirar partido do quadro de recursos locais valorizando-os e promovendo dinâmicas económicas sustentáveis e respeitadoras dos necessários equilíbrios com o meio ambiente. Os quatro pilares do desenvolvimento sustentável transpostos para as metodologias da Agenda 21 Local ou das recentes Comunidades Sustentáveis

são disso exemplo (Berger-Schmitt e Noll, 2000):

- Dimensão social
 - Melhoria das condições de vida a toda a humanidade (incluindo gerações futuras), com patamares de bem-estar social dignos mas conciliáveis com a preservação dos recursos.
 - Promoção da igualdade de oportunidades e distribuição equitativa dos recursos, bem-estar e da qualidade de vida.
 - Objectivo de alteração de comportamentos sociais.
- Dimensão económica
 - Conseguir o progresso económico sem pôr em causa a qualidade de vida das populações e os recursos naturais.
 - Uso racional e eficiente das matérias-primas e dos recursos naturais.
- Dimensão institucional
 - Boa governança – os processos de planeamento do desenvolvimento devem dar atenção a todas as partes envolvidas, desde o governo central, ao governo regional e municipal, sem esquecer a participação pública aberta a todos os cidadãos.
- Dimensão ambiental
 - Protecção do ambiente, através da preservação da biodiversidade, diminuição/limitação da poluição ambiental, gestão equilibrada dos recursos renováveis e não renováveis.
 - A capacidade de carga dos ecossistemas deve ser tida em conta, para que os seus limites não sejam ultrapassados, uma vez que podem pôr em causa o desenvolvimento económico e social e a sobrevivência da humanidade.

Estes pilares indicam que, se os desafios são, hoje, diferentes, então as atitudes de quem planeia e decide, terão de ser, também, diferentes... O equilíbrio entre os pilares apontados é a palavra-chave, e a Sensibilidade e o Bom Senso podem ser o segredo...

Actualmente as questões da Mobilidade estão no centro do debate. Mobilidade sustentável e mobilidade para todos assumem-se cada vez mais como ideias-chave do processo de desenvolvimento local.

“Entre as análises de sustentabilidade de um território está a mobilidade sustentável que pode ser compreendida como uma forma de mobilidade que promova uma igualdade de possibilidades de deslocamentos, com facilidades de acesso às diversas actividades de uma região, promovendo uma redução no consumo de energia associada aos meios de transporte, e buscando assim, uma redução da poluição ambiental e uma melhoria na eficiência dos recursos aplicados no transporte” (Campos e Ramos, 2005).

Mas para promover estratégias de sustentabilidade e de mobilidade sustentável é necessário que os municípios apostem em novas áreas de captação de interesse pelos “seus” territórios, actividades e sítios. O Marketing territorial pode ser uma ferramenta interessante a explorar. No essencial aposta na valorização e na promoção do potencial endógeno de um determinado território, tendo em conta a sua exploração racional e sustentável. Os resultados desta exploração sustentável dos recursos devem permanecer no referido território, uma vez que “a sobrevivência das empresas e das regiões depende da sua capacidade para alcançar vantagens competitivas na economia global e da conquista de novos mercados” (Dinis, 2004).

Por estas razões é importante que os municípios ou associações de municípios elaborem e promovam estratégias de marketing territorial, de forma a captar a atenção e o interesse de novos e potenciais visitantes. Uma forma de o fazer é através da exploração de redes de ciclovias, associadas à prática de um turismo de lazer e desportivo.

2.2. Conceito de rede de ciclovias

Um projecto de Rede de Ciclovias que se pretenda mobilizador para a dinâmica local exige que se considerem outros dois níveis para além do Projecto da infra-estrutura (Figura 1):

- A gestão de Animação;
- A gestão de Parcerias.

É aqui que ganha sentido a construção do conceito de Rede. É essencial que se marquem as portas de entrada na Rede de Ciclovias e que ao longo dela, se ofereçam um conjunto de acontecimentos e actividades atractivas para o utente.

A Rede Ciclo-Pedonal é muito mais do que uma infra-estrutura. Pretende integrar-se num Conceito de Rede que garanta a formação de um novo produto. As ligações ao Turismo, à cultura e animação urbana parecem-nos evidentes. Tem por isso de integrar um programa que se assuma como coerente, estrutu-

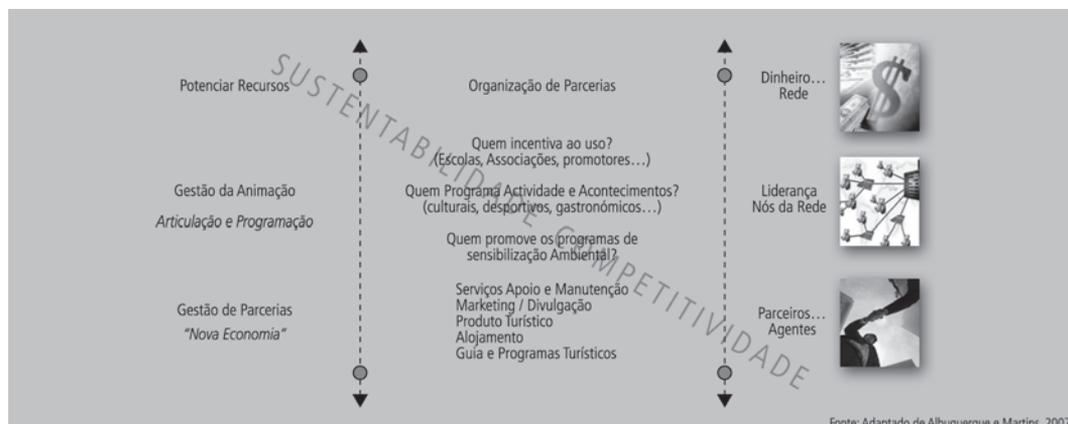


Figura 1 | Projecto de rede de Ciclovias.

rado e atractivo. Para isso necessita apresentar-se perceptível na sua globalidade, e mais importante ainda, é necessário que garanta durante todo o ano uma programação de actividades e de acontecimentos capazes de gerar atracção e interesse.

A liderança de projectos e programas das redes e percursos tem de ser feita, essencialmente numa primeira fase de arranque determinante, pelo Poder Local. Serão as Autarquias as responsáveis por encontrar e mobilizar parcerias junto das instituições e associações locais e mesmo de possíveis parceiros privados.

Para tal, é necessário ter uma visão global do desenvolvimento, envolver agentes e integrar actividades e acontecimentos na formação de um novo produto turístico que tenha dimensão para poder ser integrado em redes regionais. Para que uma estratégia baseada no conceito de redes tenha sucesso são indispensáveis os parceiros institucionais e os movimentos associativos locais.

Criar Redes é o passo indispensável à integração de Parceiros e Agentes. O segredo e a chave do sucesso podem estar no desenvolvimento de capacidades que permitam tornar a aposta sustentável do ponto de vista económico e de tornar a aposta num elemento impulsionador de uma estratégia de desenvolvimento local inovadora e competitiva. O esquema seguinte sintetiza os aspectos essenciais da aposta (Figura 2).



Figura 2 | Pensar fora do contexto e integrar em rede.

Quando falamos em conceito de REDE obviamente que nos referimos à infra-estrutura em si mesma, mas também ao envolvimento de um conjunto de parceiros que devem assumir um papel e um compromisso na dinamização e animação da Rede Ciclável. O objectivo global deverá ser sempre a criação de um “novo produto”, atractivo e inovador capaz de reforçar a Imagem e a Identidade de um Concelho e capaz de constituir um factor de atracção de novos visitantes e de novos investimentos.

A Infra-estrutura Ciclovia pode constituir a base física que permite partir para a descoberta de um Território e ficar alojados uns dias nele. Esta é a base que pode sustentar a aposta. Seja nos aspectos biofísicos, históricos, culturais, etnográficos ou patrimoniais. Ligar em Rede um conjunto de acontecimentos e de actividades que assuma dimensão e coerência, capaz de gerar atracção é o desafio; ao qual é exigido, evidentemente, o planeamento e a articulação com a rede de alojamento de suporte.

2.3. Os custos e os benefícios esperados

As Pistas Cicláveis são muito mais que uma mera infra-estrutura e produzem ganhos sociais muito para além do Lazer.

2.3.1. Os custos

Para implementar uma Rede de Ciclovia são necessárias duas tipologias de custos diferenciados: os custos da execução da Infra-estrutura e os custos relativos à capacidade de vencer uma certa inércia institucional das Instituições. Os custos financeiros para a Execução da Infra-estrutura parecem-nos relativamente baixos face aos efeitos multiplicadores nas dinâmicas locais. Mesmo para um município, nunca assumirão valores significativos, sendo possível ainda haver um apoio do QREN 2007-2013 numa perspectiva regional ou intermunicipal.

O grande desafio que se coloca é sem dúvida, a capacidade de fazer diferente e de procurar novas formas de intervir no território. É indispensável vencer uma certa inércia institucional e demonstrar capacidade de “ver para além do que é óbvio”.

2.3.2. Os benefícios ou ganhos esperados

Os ganhos Ambientais são facilmente identificáveis e são passíveis de uma também fácil avaliação. Constituem uma alternativa aos meios tradicionais de transporte, com os evidentes ganhos ao nível da emissão de CO₂; à diminuição da intensidade de tráfego nos centros da cidade e consequentemente, disponibilização de mais espaço para as pessoas. Exigem pensar uma adequada articulação com os diferentes modos de transportes, nomeadamente nas zonas de interface.

Os ganhos Formativos / Educacionais são também eles facilmente identificáveis. “As Pistas de Ciclovias em meio Natural permitem ao utente o contacto e o conhecimento dos ecossistemas locais percebendo como surgiram, como evoluíram e que fauna e flora deles dependem. Acções e actividades de sensibilização ambiental com uma perspectiva lúdica, placares informativos e pontos de observação e de Informação são essenciais à animação da Pista. As novas tecnologias disponíveis deixam-nos aqui um campo extremamente aliciante para explorar” (Albuquerque e Martins, 2007).

Os ganhos económicos resultam da dinamização do sector do Turismo e da criação de Redes Empresariais inovadoras que utilizem a Rede Ciclo-Pedonal como suporte. Devem ser potenciados os mercados do turismo de natureza e de forte perspectiva ambiental, através do estabelecimento de rotas, programação da animação permanente, integrando para tal programas culturais, gastronómicos e de lazer. Este pode ser um desafio interessante para os operadores turísticos locais e podem fazer emergir novas actividades, como a manutenção das bicicletas (Oficinas) ou *Renting-a-Bike*.

Os ganhos na Saúde e Bem-Estar são talvez dos mais importantes e são aqueles mais dificilmente quantificáveis e mensuráveis. O Recreio e o Lazer activo fazem parte das exigências de uma sociedade moderna que se preocupa com a Saúde. O cicloturismo e em especial o cicloturismo em meio natural produzem efeitos reconhecidos ao nível da prevenção do stress, das doenças cardíacas, da obesidade e da condição física dos seus praticantes.

Finalmente os ganhos estratégicos / políticos, em que a Imagem e o Marketing são as palavras-chave. O esquema que se apresenta na Figura 3 permite relacionar todas as capacidades exigidas com os ganhos esperados.



Figura 3 | Capacidades exigidas e ganhos esperados.

3. As ciclovias no contexto internacional

3.1. O contexto europeu

São já centenas de quilómetros de redes cicláveis existentes nos vários países europeus, que se encontram disponíveis para usos ciclo-pedonais. Promovem formas de vida mais saudáveis e mais equilibradas de transporte e reduzem o congestionamento e a poluição das cidades. Promovem ainda o desenvolvimento rural, o turismo activo e o emprego local e são incentivos para um relacionamento mais humano e mais próximo entre

cidadãos, contribuindo para os Europeus estarem mais perto do seu ambiente natural e cultural.

Propomos olhar para três exemplos que traduzem as dinâmicas e as apostas a nível europeu.

Começamos pelo *European Greenways Association* que se dedica à rede de “vias verdes” numa perspectiva europeia. Esta rede é desenvolvida ao longo de rotas (eixos) antigas ou abandonadas e que apresentam potencialidades para serem reconvertidas a novos usos, nomeadamente a vias com uma forte relação com o ambiente envolvente e destinadas a tráfego não motorizado. Apresentam uma série de características comuns (<http://www.aevv-egwa.org/>):

- *Facilidade no uso*: as suas baixas inclinações permitem o seu uso por todos os tipos de utentes, incluindo as pessoas com problemas de mobilidade.
- *Segurança*, devido ao facto de se encontrarem separadas das vias motorizadas e das intersecções e assim reunirem condições de segurança.
- *Continuidade* com soluções adequadas, para quaisquer dificuldades ou troços, alternativas.
- *Respeito pelo Ambiente* ao longo de todo o itinerário e encorajamento a todos os utentes pelo respeito ao Ambiente.

O aproveitamento destas rotas já existentes e das suas antigas infra-estruturas de apoio, como casas de guarda ou estações, permite a sua regeneração ou recuperação e aproveitamento para o Turismo Sustentável, criando Museus, Alojamento, Hotéis, ou simples casas de apoio aos utentes das ciclovias. É assim uma forma de recuperar áreas que se encontrem abandonadas, desenvolvê-las sustentavelmente e permitindo descobrir potencialidades que se encontravam esquecidas.

A rede *EuroVelo* (Quadro 1), Rede Europeia de Ciclovias, é um projecto da Federação Europeia de Ciclistas que tem como objectivo desenvolver 12 rotas cicláveis de longa distância no continente europeu. Destinam-se à prática do cicloturismo, mas também podem ser utilizadas para uso local, de forma a rentabilizar estas infra-estruturas. No seu conjunto, estas rotas irão ter mais de 60000 km de extensão. Apresentamos de seguida um quadro com as rotas pertencentes a esta rede.

O objectivo principal do *EuroVelo* é incentivar os europeus a conhecer a Europa através da oferta de um meio alternativo na escolha para destinos e viagens. Embora a perspectiva de Rede global esteja presente é esperado que a maioria das viagens tenha um enfoque local. Mas as infra-estruturas poderão

Quadro 1 | Rede *EuroVelo*

Rotas Norte-Sul			
EV-1	<i>Rota da Costa Atlântica</i>	Cabo Norte – Sagres	8186
EV-3	<i>Rota dos Peregrinos</i>	Trondheim – Santiago de Compostela	5122
EV-5	<i>Rota Romea Francígena</i>	Londres – Roma e Brindisi	3900
EV-7	<i>Rota da Europa Central</i>	Cabo Norte – Malta	6000
EV-9	<i>Rota do Báltico ao Adriático</i>	(<i>Amber Route</i>) Gdansk – Pula	1930
EV-11	<i>Rota da Europa de Leste</i>	Cabo Norte – Atenas	5964
Rotas Oeste-Este			
EV-2	<i>Rota das Capitais</i>	Galway – Moscovo	5500
EV-4	<i>Rota de Roscóff</i>	Kiev	4000
EV-6	<i>Rota do Atlântico ao Mar Negro (Rivers Route)</i>	Nantes – Constanta	3653
EV-8	<i>Rota do Mediterrâneo</i>	Cádiz – Atenas	5388
Circuitos			
EV-10	<i>Círculo do Mar Báltico (Hansa circuit)</i>		7930
EV-12	<i>Círculo do Mar do Norte</i>		5932

Fonte: http://www.ecf.com/83_1

desempenhar um papel relevante na economia de cada um dos locais em especial na área de atracção turística. Diversidade, Rede e Descoberta podem ser as palavras-chave. O desenvolvimento das rotas de *EuroVelo* é realizado por Governos nacionais, regionais e locais e ainda por ONG's, em todos os países europeus, de acordo com critérios rigorosos. Estes *guidelines* do *EuroVelo* para a execução estão agora disponíveis e publicados desde Março 2002. (http://www.ecf.com/14_1).

O *status* internacional das rotas seleccionadas para integrar a Rede *EuroVelo* ajuda na preparação dos fundos e da sustentação política para a sua execução. Somente as rotas aprovadas pelo coordenador da Rota de *EuroVelo* têm a direito chamar-se *EuroVelo*. Esta diferenciação positiva pode de facto constituir um potencial de Imagem e de *Marketing* interessante para as nossas Regiões, pois constitui uma certificação de qualidade reconhecida e a integração numa Rede Europeia com canais fortes ao nível da promoção e divulgação.

Finalmente uma referência ao *REVERMED*, rede verde de vias de comunicação destinadas ao transporte não motorizado ao longo do Arco do Mediterrâneo Ocidental Europeu. Cada vez mais se nota uma crescente preocupação com o bem-estar e lazer das populações. Como tal, são várias as apostas em redes cicláveis que permitem usufruir do contacto com a natureza e ainda praticar desporto associado ao lazer. Com este propósito, surgiu a rede *ReverMed* que se destina a desenvolver uma rede verde de vias de comunicação ciclo-pedonais, que irá ligar o Sul de Portugal com o Sul de Itália, numa extensão superior a 10000 km.

"A rede verde será constituída pelas vias verdes, vias pecuárias, caminhos de serviço fluvial e de canais, pistas para bicicletas, caminhos rurais e estradas de escasso trânsito que cumpram os princípios reflectidos na metodologia do projecto. De forma complementar, o projecto tem como objectivo o intercâmbio de experiências entre as administrações públicas dos vários países e associações ou entidades implicadas na política de

transportes sustentáveis, de forma a potenciar esta matéria no âmbito europeu" (<http://www.revermed.com>).

Os exemplos apresentados são elucidativos do quadro de oportunidades presentes no nosso território. É essencial fazer parte destas Redes se quisermos apostar e ser competitivos num mercado Turístico que se prevê inovador nos próximos tempos. Temos Recursos Naturais únicos... Resta-nos apenas estar dentro das redes de atracção e divulgação.

3.2. "Olhar" para experiências de países europeus

A nível nacional são já bastantes os países europeus que constroem a sua Rede Nacional de Ciclovias. Como exemplo referimos:

1. BICITALIA, Rede Nacional Italiana, que integra cerca de 12000 km de pistas cicláveis e cujos traçados foram sempre que possível baseados nas redes locais existentes. Partindo do princípio que a Rede Ciclável deve cumprir diversas funções, as Rotas foram seleccionadas e traçadas de acordo com os princípios de oportunidade de desenvolvimento do Turismo (*cluster touring*) em especial desenvolvendo as potencialidades das regiões rurais e das áreas costeiras mas sem esquecer os centros e os lugares histórico-culturais.

2. Rede Dinamarquesa de Ciclovias – sendo a Dinamarca uma "nação amiga das bicicletas", possui uma extensa rede de Ciclovias ao longo de todo o país, existindo rotas nacionais, interurbanas, regionais e locais. É ainda de referir que aproximadamente um 1/5 de todas as deslocações em Copenhaga são por bicicleta.

3. Rede Nacional de Ciclovias do Reino Unido – criada no seio da Sustrans (Transportes Sustentáveis) e financiada com 42,5 milhões de Libras provindos de meios financeiros da Lotaria Nacional. A Sustrans procura e defende que as pessoas possam escolher viajar de forma a beneficiarem a saúde e o ambiente. Procurar maneiras práticas e inovativas de tratar dos desafios do transporte

que afectam todos. As principais Rotas procuram minimizar o contacto com o tráfego motorizado. Em muitos casos as Rotas resultaram da utilização de caminhos e caminhos-de-ferro abandonados.

3.3. E fora da Europa – a experiência australiana

Para reforçar a importância das Ciclovias como elemento decisivo na afirmação de uma estratégia de desenvolvimento económico de uma Região, inovando no sector do turismo, apresentamos também um exemplo fora do contexto europeu, mas que se insere na ideologia que aqui traçamos – a Região de *Hunter* na Austrália.

Nesta região houve uma forte aposta na interligação entre o turismo e as ciclovias. Foi assim elaborada uma Estratégia de Cicloturismo para a Região de *Hunter*, que nos mostra como o turismo e as ciclovias podem sustentar um nicho de mercado lucrativo.

Usar e potenciar os recursos locais integrando-os numa estratégia conjunta de transporte sustentável e turismo podem ajudar a desenvolver novas oportunidades para o sector do Turismo e de promover um crescimento económico mais sustentado.

3.4. A oportunidade

Os exemplos apresentados são elucidativos e demonstrativos da oportunidade de desenvolver novas formas de pensar processos de desenvolvimento. Tirar partido do quadro de Recursos Locais e criar condições para que possam ser explorados e divulgados é essencial. Procurar construir cidades e territórios mais amigos do ambiente, mas também com escalas mais apropriadas para as pessoas, é outra das preocupações. E tudo isto pode e deve ser pensado numa lógica de criar novas oportunidades para o desenvolvimento económico. E aqui o sector do Turismo (em especial o *cluster* do *touring*) ganha uma importância acrescida.

É possível criar Redes que ganhem dimensão, que associem actividades e acontecimentos, que integrem Agentes e operadores Turísticos, Instituições e Associações Regionais e Locais e Empresários, na construção de um produto ou produtos que possam afirmar a Imagem de um território e assim estimular a sua capacidade de atracção e de competição, num mercado de turistas, capaz de dinamizar a base económica local ou mesmo regional.

4. O contexto nacional

4.1. As redes existentes

São inúmeras já as experiências no nosso país. O nível local parece ser o preferido para a execução das Pistas ciclo-pedonais, como se apresenta de seguida, no Quadro 2. O Contexto Europeu exige uma intervenção mais ambiciosa e ao nível supra municipal.

Das Pistas existentes apenas a ECOVIA do Algarve integra a Rede Europeia. Mais uma vez, tal facto reforça a capacidade e a visão de uma Região face aos novos desafios. É evidente que é o Sector do Turismo a “puxar” por essa necessidade. Com duas vertentes: a da qualificação de um território que é assumidamente turístico e a da procura e captação do interesse de novos mercados turísticos. Este é o desafio que se pode colocar às restantes Regiões do nosso País.

4.2. As dinâmicas locais

Os Municípios portugueses têm vindo a desenvolver alguns projectos interessantes. Mira apresenta hoje uma Pista com dimensão significativa. Mas mais importante que esta infra-estrutura é o desenvolvimento de um projecto-piloto com a ABIMOTA e a ATECO para o desenvolvimento do Projecto RC3.

Quadro 2 | Rede de Ciclovias de Portugal

Designação	Percurso	Extensão
Norte		
Ecopista do Rio Minho	Valença - Monção	13 km
Ecovia do Rio Lima	Ponte de Lima - Lagoa de Bertandos	7 km
Ciclovía de Braga	"Variante da Encosta", Braga (urbano)	4,4 km
Pista de Cicloturismo Guimarães-Fafe	Guimarães - Fafe	14 km
Ecopista da linha do Corgo	Vila Pouca de Aguiar - Pedras Salgadas futuramente ligará Chaves a Vila Real	6 km
Ecopista da linha do Sabor	Torre de Moncorvo - Larinho. Futuramente poderá ligar a Miranda do Douro	4,4 km
Centro		
Ecopista ramal do Dão	Viseu - Figueiró. Futuramente ligará Viseu a Tondela e Santa Comba Dão	7 km
Pista Ciclopedonal de Mira	Areão - Praia de Mira - Ermida, Mira	20 km
Ciclovía da Tocha	Tocha	3,5 km
Ciclovía da Marinha Grande	Marinha Grande - Vieira de Leiria	18 km
Lisboa e Vale do Tejo		
Ciclovía de Caldas da Rainha	Caldas da Rainha - Praia da Foz do Arelho	8 km
Ciclovía de Torres Vedras	Porto Novo - Praia de Santa Cruz	5 km
Ciclovía de Cascais	Cascais - Guincho	7 km
Ciclovía do Montijo	Montijo (urbano). Gradualmente será aumentada a sua extensão	6 km
Alentejo		
Ecopista ramal de Mora	Évora - Sempre Noiva. Futuramente ligará Évora a Mora num total de 60 km	20 km
Ciclovía de Beja	Beja	5,5 km
Algarve		
Ecovia do Algarve	Cabo de São Vicente, Sagres - Vila Real de Santo António (em construção) Fará parte da <i>EuroVelo 1</i>	214 km

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Lista_de_Ciclovias_em_Portugal

Pretende este projecto desenvolver todo o sistema de Serviços de apoio ao uso da Ciclovía, criando pequenas empresas locais responsáveis pela sinalização, *rent a bike* ou oficinas de manutenção.

Paralelamente serão desenvolvidos estudos de informação e sensibilização ambiental, criando a oportunidade de, ao percorrer a Ciclovía, visitar inúmeros locais e aprender sobre os equilíbrios dos ecossistemas locais.

A integração de Parceiros privados, nomeadamente de operadores turísticos, será determinante para consolidar uma proposta de desenvolvimento, articulando programas de visita e garantindo condições de estadia atractivas. A animação e a articulação com aspectos culturais e históricos ou mesmo gastronómicos, são desafios a enfrentar. As Ecopistas de Valença e de Évora de certa forma já transmitem essa ideia de Rede de Acontecimentos e de Actividades associadas à Pista, identificando ao longo do percurso um conjunto de sítios e de pontos com interesse.

5. A proposta para a Região Centro – o caso do Baixo Vouga

Ser competitivo afirmando o que os diferencia é a grande aposta para os Municípios e as Regiões do futuro.

Como já foi referido, as Redes Ciclo-pedonais são uma excelente infra-estrutura que apresentam custos de execução baixos para os evidentes efeitos multiplicadores nas dinâmicas económicas locais, na capacidade de atracção e na afirmação da Imagem de "Território amigo das pessoas e do Ambiente". Nessa perspectiva, as Redes Ciclo Pedonais podem e devem ser muito mais que uma infra-estrutura física. A abordagem deve considerar 3 perspectivas diferenciadas: Meio urbano, Meio rural e Conceito de Rede.

No meio urbano, as crescentes preocupações ambientais relacionadas com os efeitos provocados pelo uso excessivo de veículos dependentes de

combustíveis fósseis têm, aos poucos, contribuído para a procura de soluções alternativas, como por exemplo o uso da bicicleta, como meio de transporte alternativo e mais atractivo. O caso das BUGAS em Aveiro constitui um exemplo paradigmático da afirmação da Imagem de uma Cidade moderna e inovadora. À escala europeia outras cidades desenvolveram projectos e apostas similares, como Amesterdão, Copenhaga, Rennes ou Berlim. Neste campo, além de desempenharem um papel incentivador para constituírem mais uma alternativa de complemento aos modos tradicionais de transporte, constituem ainda um elemento forte na afirmação da Imagem Urbana.

Territórios planos podem potenciar a convivência entre diferentes modos e formas de transporte. A ciclovia ou o convívio de ciclistas com o trânsito pode constituir uma excelente forma de diminuir a intensidade de tráfego e de educar e sensibilizar para formas de convivência amigável entre diferentes meios de transporte. Além disso, os ganhos ambientais, de imagem e de atractividade do território são evidentes.

Em circuitos não urbanos, a função que as Pistas Cicláveis podem desempenhar assumem uma forte correlação com a actividade turística. Constituem excelentes infra-estruturas condutoras pelo território e que permitem a descoberta de sítios únicos.

A Rede Ciclo-Pedonal pode ser um dos primeiros pilares para suportar a aposta num turismo responsável e culturalmente sensível. Costumes e Tradições, formas de vida, história e identidade, gastronomia, paisagem e valores naturais do território... podem e devem ser comercialmente potenciados.

É por isso tempo de nos prepararmos para novas apostas e novas procuras. As tendências mostram-nos que está a emergir um novo nicho de mercado turístico com fortes perspectivas de expansão e crescimento. Diversificar a oferta e qualificá-la é fundamental para nos colocarmos como um dos destinos procurados por estes novos descobridores de culturas e paisagens.

Com os Recursos naturais disponíveis que a Rede Natura, a REN e todo o Sistema Lagunar evidenciam na região de Aveiro, as oportunidades de pensar diferente e sermos competitivos nacional e internacionalmente são muitas. Torna-se urgente olhar para o Território e pensar um pouco fora do contexto. Fazer diferente e inovar na aposta é o caminho. Programar e criar Redes é o começo.

5.1. A importância regional

A Região Centro tem o seu maior eixo construído fazendo já a ligação de diversos concelhos a Sul da Figueira da Foz. Para além disso, outras pistas têm vindo a ser desenvolvidas à escala concelhia como as de Figueira da Foz (urbana), Mira (integrada totalmente em área classificada) e Cantanhede (parcialmente integrada em área classificada). Para além destes concelhos outros como Viseu e Sever do Vouga pretendem dar uso ciclável ao espaço libertado por antigas linhas-férreas, possuindo projectos já em avançado estado de desenvolvimento.

Portugal aderiu ao conceito Via-Verde, que se difundiu na Europa, baseado na reabilitação de linhas de caminho de ferro desactivadas e infra-estruturas associadas, e que se expressa na implementação do "Plano Estratégico de Ecopistas em Portugal" da REFER. Este plano recria "*rotas de passeio não motorizado, de lazer, de desporto e de contacto com a natureza*". A região Centro detém várias linhas-férreas desactivadas e candidatas a integrar o plano das ecopistas embora apenas se encontre mapeada a ecopista de Viseu.

A este conjunto de infra-estruturas cicláveis, provavelmente o maior a nível nacional (em extensão e diversidade), junta-se um sector industrial cuja liderança nacional, na produção de bicicletas e alguns dos seus componentes têm, na Região Centro um expoente máximo, designadamente no concelho de Águeda. Alguns fabricantes desenvolveram já modelos inovadores como o protótipo da bicicleta movida a hidrogénio ou mesmo a bicicleta em que a

maioria dos componentes tem origem em materiais recicláveis.

Para além da intensa utilização urbana que a bicicleta pode ter, o excelente valor cénico das pistas existentes, a sua integração em áreas classificadas com um património natural de excelência e a crescente procura de actividades turísticas associadas ao uso da bicicleta, contribuem para encontrar novos usos para este produto que outrora desenvolveu uma funcionalidade fundamental nas deslocações das pessoas e até de bens.

Neste contexto, estão reunidas condições para que da produção ao uso, se encontre um elemento diferenciador, que promova a imagem da Região como um centro de produção e de uso da bicicleta e desta forma aumentar a utilização deste veículo, contribuindo para a economia regional e local e simultaneamente adoptar práticas ambientalmente mais compatíveis com os compromissos internacionais, como os que decorrem do Protocolo de Quioto.

5.2. A Rede de Ciclovias para o Baixo Vouga

As condições para a afirmação da Rede de Ciclovias são excelentes, quer no Município de Aveiro quer quando pensamos na perspectiva de um quase obrigatório envolvimento dos concelhos vizinhos, alargando a aposta ao nível do Baixo Vouga. Existem já Pistas executadas, muitas em execução ou em projecto, e quase todas desenvolvidas e integradas em áreas naturais detentoras de património natural de excelência. Neste contexto, o património natural representa um recurso e a sua qualidade, ancorada numa boa gestão, representa um factor de competitividade, assumindo o pressuposto de que o produto turístico em causa depende fortemente da qualidade ambiental da área onde se desenvolve.

Descobrir o Concelho e a Região usando a bicicleta, atravessando localidades vilas e aldeias é uma forma de entrar profundamente, mas

respeitosamente, nos locais de acolhimento e de passagem. Encurta a distância entre o visitante e visitado (*host and guest*) e cria uma maior aproximação e simpatia mútua. O número de turistas que optam por percorrer os seus destinos de bicicleta tem vindo a aumentar significativamente por todo o mundo e Portugal, com excelentes condições para esta prática, tem estado muito aquém da preparação de estruturas adequadas ao apoio desta forma de viajar.

Escala Regional ou Escala Local? Obviamente que a execução e lançamento de um projecto desta dimensão deverá ter sempre uma liderança Local. Porque é operativa, porque funciona como projecto-piloto ou exemplo de “boas práticas” ou porque tem capacidade realizadora.

Aveiro pode assumir essa liderança e pensar em começar por definir a sua Rede de Ciclovias perspectivando e arrastando para o processo o Baixo Vouga.

E deve-o fazer considerando estes níveis de análise do projecto:

- A quem se destina a Rede de Ciclovias? Quem Utiliza?
- Quem incentiva e educa para o uso?
- Quem garante a animação e a realização de acontecimentos e actividades?
- Quem presta Serviços ao utente?

Mais uma vez as duas escalas se interligam. A Regional e a Local. E mais uma vez as oportunidades “saltam à vista”. Pensar em novas oportunidades e novas dinâmicas, mesmo que de negócio, e procurar sistematizar uma filosofia de intervenção e dar-lhe sequência para o nível de execução do Projecto, parece ser um desafio interessante.

5.3. Uma avaliação de custo-benefício simplificada

Para qualquer projecto é sempre importante estimar e avaliar o custo da aposta. Tendo por

referência recentes Projectos e a respectiva Execução de Redes de Ciclovias (recorremos ao exemplo da Pista Ciclo Pedonal no Concelho de Mira por se tratar de uma infra-estrutura essencialmente desenvolvida em meio natural e por ter adoptado soluções simples ao nível do pavimento e soluções interessantes ao nível do traçado), estimamos um custo de execução para uma Pista Ciclável, em terreno favorável, em 15 € por metro linear de infra-estrutura (a preços de 2006, incluindo IVA e não considerando o custo do terreno).

Considerando, hipoteticamente, que os municípios do Baixo Vouga desenvolvessem projectos próprios de Rede de Ciclovias com uma dimensão mínima entre os 30 a 50 km, estaríamos a programar investimentos por município, na ordem dos 450.000 a 750.000 €. Em termos regionais, ao nível do Baixo Vouga e considerando a globalidade dos 12 municípios, estamos a programar um Investimento Global na ordem dos 5.400.000 a 9.000.000 de Euros.

Considerando ainda a possibilidade de significativa parte deste esforço financeiro poder vir a ser compensado pelo financiamento do próximo QREN 2007-2013, podendo mesmo chegar a financiamentos da ordem dos 50 a 75 %, facilmente constatamos a atractividade da aposta (Quadro 3).

De facto, a aposta não é cara e o investimento parece mesmo valer a pena. Poderemos ainda fazer o seguinte raciocínio. Se considerarmos:

- Que de acordo com o INE, a Região do Baixo Vouga foi visitada por cerca de 190.000 turistas (considerando apenas os hóspedes em estabelecimentos hoteleiros classificados pela Direcção Geral de Turismo);

- Que em pleno funcionamento do Projecto, se registar um acréscimo de turistas que visitam a região, na ordem dos 5 % a 10 % e considerando ainda que cada um desses novos turistas gastará, em média, na Região, cerca de 500 € durante a sua estadia.

Constatamos que a Economia da Região do Baixo Vouga receberia um fluxo financeiro na ordem dos 4.750.000 a 9.500.000 €. O sentido e a oportunidade da aposta, mais que justificável, é atractivo.

6. Conclusão

O papel de liderança de Aveiro

“Construir Redes de Ciclovias com dimensão relevante pode ser uma aposta interessante e atractiva, para o processo de desenvolvimento de uma Região ou de um Município se:

- Constituir uma Rede de Acontecimentos e de Actividades atractiva e disponível a ‘tempo inteiro’;
- Estiver articulada com uma Dinâmica de oferta Turística capaz de garantir outros interesses e condições de alojamento atractivas;
- Envolver um sistema de Marketing e de captação de visitantes;
- Dinamizar o tecido económico Local ou Regional;
- Permitir divulgar um conhecimento da história, da cultura e do próprio Sítio, dos seus valores naturais e ambientais;

Quadro 3 | Custo de execução de uma Rede de Ciclovias (exemplo)

Região Baixo Vouga	Custos considerando 15 € por metro linear de infra-estrutura Ciclovias			
	Considerando	Financiamento zero	Financiamento QREN, 50%	Financiamento QREN, 75%
Pistas (30 x 12) 360 km	5.400.000	2.700.000	1.350.000	
Pistas (50 x 12) 700 km	9.000.000	4.500.000	2.250.000	

Fonte: Elaboração própria.

- Contribuir para a animação e vivência urbana dos lugares oferecendo condições de mobilidade atractivas e amigáveis;
- Contribuir para a afirmação da Imagem e da Identidade dos lugares” (Albuquerque e Martins, 2007).

O retorno do esforço do Investimento parece, à partida, ser um dos dados garantidos. É evidente que esta análise simplista não considera as dinâmicas necessárias a estabelecer com os Parceiros e as Instituições, com responsabilidade de animar e manter a Rede de Ciclovias, ou o envolvente de potenciais parceiros. Também não considera os eventuais custos com expropriações eventualmente necessárias, embora as experiências anteriores de execução destas ciclovias revele que estes valores acabam por ser pouco ou nada significativos, uma vez que os terrenos regra geral se encontram no domínio público e quando tal não acontece, a dimensão das parcelas a expropriar ou a negociar não implicam significativos esforços financeiros.

Ainda que de uma forma bastante simplista, não poderemos deixar de referir que os aspectos financeiros, embora importantes e relevantes, não devem ser considerados como factores bloqueadores ou inibidores do Projecto. Pelo contrário, os efeitos multiplicadores do investimento são demasiado interessantes, facto que mais reforça a oportunidade da aposta.

Aveiro, o Baixo Vouga e mesmo a Região Centro Litoral, apresentam um quadro de recursos naturais que nos parece de excelência. Basta recordarmos todo o Ecossistema da RIA de Aveiro, faixa costeira, a Floresta litoral e interior ou as antigas linhas de caminho-de-ferro associado a importantes Rios nacionais.

O Programa Operacional da Região Centro dispensa alguma atenção ao Sector do Turismo. E aqui a Região Centro tem de assumir uma liderança que marque um certo arrojo inovador e competitivo.

É nesta Região, mais em concreto no Concelho de Águeda, que se localiza um importante *cluster* da indústria associada às bicicletas (a ABIMOTA é apenas um exemplo demonstrativo dessa dinâmica) e não poderemos esquecer que na Universidade de Coimbra existe uma formação ligada ao Desporto e na Universidade de Aveiro existe formação ligada ao Turismo.

Associando todos estes factores e relembrando a experiência das BUGAS em Aveiro, parece-nos evidente a presença de uma oportunidade que merece ser explorada e que encontre uma liderança. Seria interessante Aveiro assumir este desafio.

Resta então, neste quadro, vencer as normais Inércias Institucionais e fazer com que as coisas aconteçam. Num período em que se discutem os Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROT) e Planos Estratégicos para cada uma das NUT's (Nomenclatura das Unidades Territoriais) importa ter esta capacidade de interacção Institucional de forma a cimentar uma aposta que julgamos Estratégica para a Região e porque não, para o País.

O que é então necessário?

- 1- Capacidade de vencer a inércia institucional e desenhar e projectar a Rede;
- 2- Envolver desde o início do processo Agentes, promotores e associações e desenvolver estratégia de Turismo Sustentável;
- 3- Encontrar meios financeiros capazes de garantir a execução da infra-estrutura. O QREN ajudará com certeza;
- 4- Acreditar que se pode fazer diferente;
- 5- ... e AGIR.

Um primeiro passo para tornar “concretizável” esta ideia seria a ligação do Baixo Vouga à Rede EuroVelo, incluindo, desta forma, esta sub-região na maior rede de ciclovias da Europa e dando-lhe a visibilidade que necessita para apostar estrategicamente no desenvolvimento deste sector aliado à prática de um turismo sustentável.

Bibliografia

- Albuquerque, H., Martins, F., 2007, Recriar e Valorizar o Território, 13.º Congresso da APDR, 1.º Congresso de Gestão e Conservação da Natureza, 1.º Congresso Lusófono de Ciência Regional, *A Inovação como aposta para o desenvolvimento turístico sustentável do litoral centro de Portugal*, Terceira, Açores (*in press*).
- Albuquerque, M.L., Godinho, C., 2001, *Turismo, Diagnóstico Prospectivo*, DT 35, GEPE – Gabinete de Estudos e Prospectiva Económica do Ministério da Economia, pp. 46.
- Berger-Schmitt, R., Noll, Heinz-Herbert, 2000, *Conceptual Framework and Structure of a European System of Social Indicators*, Mannheim, ZUMA/EURreporting.
- Campos, V., Ramos, R., 2005, Proposta de Indicadores de Mobilidade Urbana Sustentável Relacionando Transporte e Uso do Solo, *PLURIS 2005, 1.º Congresso Luso-Brasileiro para o Planeamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável*, S. Carlos, SP, Brasil.
- Cycle Tourism, Information Pack TT21*, [<http://www.sustrans.org.uk/webfiles/Info%20sheets/ff28.pdf>], (Site acedido 20 de Julho de 2007).
- Dinis, A., 2004, Marketing Territorial: Um instrumento necessário para a competitividade das regiões rurais e periféricas, *Texto para Discussão – N.º M – 02/2004*, Departamento de Gestão e Economia, Universidade da Beira Interior.
- Estratégia Nacional para o Desenvolvimento Sustentável, 2005-2015.
- Faulks, P. et. al., 2006, *Cycle Tourism in Australia: An investigation into its size and scope*, [<http://www.bikesa.asn.au/cycletourism/pdf/CRC%20Report%201.pdf>], (Site acedido 7 de Setembro de 2007).
- Observatório do QCA III, Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional – *Quadro de Referência Estratégico Nacional - Portugal 2007-2011*, [<http://www.qren.pt/>] (Site acedido 13 de Setembro de 2007).
- Partidário, M.R., Ambiente e Turismo, *Economia e Prospectiva*, Ministério da Economia, Vol. 4, Fevereiro, pp.79-88.
- Søren Underlien Jensen, S. et. al., 2000, *Collection of Cycle Concepts* [<http://www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=17291>], (Site acedido 7 de Setembro de 2007).

Sites

- [<http://www.bicitalia.org/>], (Site acedido 15 de Julho de 2007).
- [<http://www.cycletourer.co.uk/cycletouring/denmark.shtml>], (Site acedido 15 de Julho de 2007).
- [<http://www.sustrans.org.uk/>], (Site acedido 15 de Julho de 2007).
- [<http://www.arup.com/australasia/project.cfm?pageid=6429>], (Site acedido 15 de Julho de 2007).
- [<http://www.bikesa.asn.au/cycletourism/research.htm#crc>], (Site acedido 13 de Setembro de 2007).
- [http://www.bikesa.asn.au/cycletourism/eNews/eNews_Template.htm], (Site acedido 13 de Setembro de 2007).
- [<http://www.cm-mira.pt/>], (Site acedido 20 de Julho de 2007).
- [<http://www.cm-valenca.pt/ecopista/locais.htm>], (Site acedido 20 de Julho de 2007).
- [<http://praiadesantacruz.com/stacruz/stacruzpasciclovias.htm>], (Site acedido 20 de Julho de 2007).
- [<http://www.cm-evora.pt/Ecopista/percurso.htm>], (Site acedido 20 de Julho de 2007).
- [http://www.ecf.com/14_1], (Site acedido 15 de Julho de 2007).
- [http://pt.wikipedia.org/wiki/Lista_de_Ciclovias_em_Portugal], (Site acedido 15 de Julho de 2007).