

Eixo Temático ET-14-025 - Outros

## **CICLOTURISMO: UMA ALTERNATIVA DE TRANSPORTE TURÍSTICO SUSTENTÁVEL PARA A CIDADE DE JOÃO PESSOA, PARAÍBA**

Bianca Rufino, Maria Cristina Crispim

Universidade Federal da Paraíba

### **RESUMO**

O presente artigo discute, no âmbito teórico, a prática de mais uma modalidade turística para a cidade de João Pessoa, o cicloturismo. Trata-se do uso da bicicleta como alternativa de transporte turístico, que proporciona deslocamentos no local de forma lúdica, prazerosa, menos poluente e com custos reduzidos. Pela natureza da pesquisa foi considerado o estado da arte acerca do cicloturismo e dos temas adjacentes que o afetam, bem como, elaborado a matriz FOFA (forças, oportunidades, fraquezas e ameaças) para argumentar até que ponto essa modalidade turística pode ser favorável para a cidade. E por fim, criou-se o roteiro “*João Pessoa na palma da mão*” que contemplam 10 atrativos turísticos da orla de Cabo Branco ao centro histórico da cidade, para uso da sociedade civil, dos poderes públicos e dos visitantes em geral.

**Palavras-chave:** bicicleta; cicloturismo; sustentabilidade; mobilidade urbana; “João Pessoa na palma da mão”.

### **INTRODUÇÃO**

O ser humano evolui com base em suas necessidades. Em todos os ramos da sociedade, instrumentos são diariamente criados, adaptados, aprimorados, para supri-las. A bicicleta surgiu assim, da necessidade humana de se transportar entre os lugares agilmente, visando o bem-estar e a leveza produzida pela pedalada.

O cicloturismo desabrochou desde o princípio da introdução da bicicleta na sociedade. Na Europa a prática já ultrapassou a marca dos 500 anos, porém, a prática dessa modalidade de turismo no Brasil é bem recente e vem sendo desenvolvida em vários estados brasileiros, como Rio de Janeiro, Sergipe, Acre, São Paulo, Paraná, Sergipe e Paraíba.

A Paraíba conta com um número ainda pequeno de seguidores dessa modalidade, com a maior concentração na capital, João Pessoa. As maiores iniciativas de cicloturismo são por parte do setor privado, por meio das lojas de bicicleta que promovem rotas urbanas e trilhas. Quanto ao poder público, criou a ‘Ciclofaixa de lazer’ que delibera uma via para passeios aos domingos. E como a cidade participa do PAC (programa de aceleração do crescimento) Mobilidade Urbana, obteve benefícios para construção de algumas vias para ciclistas, porém o objetivo ainda não foi concluído.

A Cidade de João Pessoa possui diversos atrativos turísticos no centro histórico, porém por falta de infraestrutura de acesso e segurança pública, por diversas vezes inviabiliza modalidades alternativas de transporte turístico. E desta forma, reproduz os

modelos padronizados de turismo 'sol e mar' com concentração turística em zonas específicas.

Para tanto, a promoção do uso da bicicleta como meio de transporte turístico surge como um fomentador de um turismo sustentável. Que incentiva a população e o turista a conhecer a cidade de maneira menos poluente, lúdica, interativa e com custos reduzidos. Na cidade de João Pessoa, proporcionaria uma alternativa de deslocamento e um estímulo às pessoas para conhecerem os atrativos turísticos tanto da orla, quanto dos aspectos histórico-culturais presentes no centro da cidade.

Desta forma, esse trabalho analisa, por meio da matriz FOFA (forças, oportunidades, fraquezas e ameaças), a viabilidade de implantar o cicloturismo na cidade. Propõe ainda, ao final, um roteiro acessível e prático para que tanto o turista, quanto a comunidade possa conhecer os principais atrativos turísticos e enriqueça-se com a natureza e a memória de João Pessoa.

## **A BICICLETA E UM BREVE CONTEXTO HISTÓRICO**

Os primeiros registros do surgimento da bicicleta vieram antes mesmo da invenção dos motores a vapor e explosão. Porém, dados históricos mais precisos, acusam esse surgimento no ano de 1790, quando segundo Gomes Filho (2003, p. 60):

[...] o conde Sivrac da França idealiza o *celerifer*, veículo primitivo de duas rodas ligadas por uma ponte de madeira em forma de cavalo e acionado por impulso alternado dos pés sobre o chão”.

Em 1817, o Barão alemão Karl Drais von Samerbronn, na Alemanha, com o intuito de facilitar os passeios nos jardins reais, construiu “a draisiana, espécie de celerífero, com a roda dianteira servindo de diretriz e gerando mobilidade através de um comando de mãos, que viemos a conhecer, mais tarde, como guidão” (BRASIL, 2007a, p. 24). Elas eram feitas inteiramente de madeira e tinham aros de mesmo diâmetro (ROLDAN, 2000).

Depois foram adquirindo diversas formas, como rodas dianteiras ou traseiras mais altas; e ganhando outras roupagens, como aros em metal. Porém, a bicicleta mais aproximada do que seria atualmente, surgiu no final da década de XIX, quando um veterinário irlandês, com o objetivo de oferecer mais conforto ao seu filho, montou a bicicleta com aros feitos de borracha (ROLDAN, 2000).

Devido à sua facilidade e versatilidade, a bicicleta foi muito bem aceita na Europa, e logo se popularizou. Para as mulheres em especial, já que as peças dos guarda-roupas foram trocadas por peças mais leves e despojadas para propiciar mais conforto nos passeios. Foi inclusive citado por Susan B. Anthony em 1896 que “a bicicleta fez mais pela emancipação das mulheres do que qualquer outra coisa no mundo” (ROLDAN, 2000).

Toda a Europa multiplicava esforços para aprimorar esse meio de transporte, não foi à toa que em curto espaço de tempo houve diversas mudanças para seu aprimoramento com o surgimento de diversas fábricas. A primeira, Companhia Michaux, fabricava aproximadamente 140 bicicletas por ano e eram vendidas por 450 francos (HEYMANN, 1988). Foi um período em que as pessoas passavam a fazer viagens de curta/média duração para a prática do campismo.

Com o tempo o uso da bicicleta se combinou à cultura de tal modo, que em alguns países da Europa, pra quem vai a turismo, tem a obrigação de se fazer roteiros de bicicleta, a exemplo da Holanda. Como cita o site *Holland* - especializado na divulgação de destinos -, a respeito do uso dela na cultura do país:

As pessoas, às vezes, até dizem que o holandês já nasce em cima de uma bicicleta. O fato é que a Holanda é um país perfeito para os ciclistas e possui mais bicicletas que pessoas. Mais de 20.000 quilômetros de ciclovias esperam por você em todo o país. Nos raros lugares em que não há ciclovias, os motoristas são conscientes em relação aos ciclistas.

## **CICLOTURISMO: CONCEITO E REALIDADE NO BRASIL**

Ainda que o surgimento do cicloturismo tenha acontecido na Europa há mais de três décadas, apenas recentemente ganhou expressão e passou a ser visto além da prática de um esporte (ROLDAN, 2000). Seu conceito advém de vertentes já bem discutidas como, mobilidade urbana e a noção de sustentabilidade no turismo. Essa última, por sua vez já é bem discutida e foi entendida pela Organização Mundial do Turismo (OMT) como:

[...] um condutor ao gerenciamento de todos os recursos, de tal forma que as necessidades econômicas, sociais e estéticas passam a ser satisfeitas sem desprezar a manutenção da integridade cultural, dos processos ecológicos essenciais, da diversidade biológica e dos sistemas que garantem a vida (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE TURISMO, 2003, p. 24).

Porém, é importante destacar que o turismo sustentável não vem a ser um segmento específico, mas todos os tipos de turismo que desenvolvem em seu planejamento um cuidado em integrar o meio ambiente, as políticas públicas, o meio cultural e histórico e a economia local (Rebollo; Baidal, 2003, *apud* Kahlau, 2014). Neste caso, o cicloturismo, que se utiliza dessas ferramentas, também é considerado um grande potencializador da sustentabilidade no turismo.

A mobilidade é uma atividade inerente ao ser humano, vem da necessidade de transporta-se por quaisquer motivos. Na percepção do deslocamento, é importante também refletir acerca das condicionantes, tais como: indivíduo (sexo, idade, renda, habilidade motora...); infraestrutura urbana (acesso e disponibilidade aos transportes); órgão gestor e suas medidas reguladoras do trânsito (horário, veículos, locais disponíveis...) (BRASIL, 2007b). Esses fatores condicionantes serão imprescindíveis para o planejamento da mobilidade urbana de uma cidade, definida na Cartilha do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) do governo federal como:

Um atributo associado às pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas”, ou, mais especificamente: “a mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias

e toda a infra-estrutura (vias, calçadas, etc.)... É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade (Ministério das Cidades, 2004c, p. 13 *apud* BRASIL, 2007b, p. 41).

Já vem sendo discutido também o uso do termo 'sustentável' para a mobilidade urbana. A bicicleta está incluída nessa lista, foi inclusive eleita pela Organização das Nações Unidas (ONU), como o transporte mais sustentável do planeta. Para o Working Group on Sustainable Urban Transport (WGSUT), os seguintes pré-requisitos são imprescindíveis para os transportes sustentáveis:

Dar suporte à liberdade de movimento, saúde, segurança e qualidade de vida dos cidadãos da geração atual e futura, ser eficiente ambientalmente; possibilitar o acesso às oportunidades e serviços para todos os cidadãos, inclusive idosos e aqueles de mobilidade reduzida, e aos não cidadãos também (WGSUT, 2004, *apud* CAMPOS, 2004, p. 11).

A bicicleta como mais um transporte da teia da mobilidade urbana, vem-se adaptando às construções modernas das cidades e tornando-se cada vez mais a melhor alternativa de deslocamento e também para fazer turismo. É a partir dessa concepção que surgiram os conceitos de cicloturismo, que é definido por Ruschel (2008, p. 62) como:

[...] uma viagem realizada com bicicleta, onde o que importa não é a distância percorrida, e sim, o objetivo ou o destino que se almeja. As distâncias variam desde pequenas pedaladas (de 40 ou 50 km) até grandes jornadas, as quais podem levar de um dia a vários anos para serem concluídas, conforme a vontade, a determinação pessoal, o condicionamento físico e mental do ciclista.

Além de possibilitar o transporte das pessoas entre espaços turísticos, o cicloturismo oferece diversos benefícios para os seus praticantes: a) a sensação de liberdade que a bicicleta oferece; b) a maior interação com o meio por onde passa, possibilitando um contato ainda maior e recíproco turista-comunidade e vice-versa; c) custo reduzido comparado aos demais veículos; d) é prático e versátil; e) fácil de consertar; f) é comum encontrar oficinas com peças para bicicletas; g) pode ir a qualquer lugar que um pedestre vai, permitindo seu acesso em áreas naturais.

A bicicleta além de seu fácil manuseio e versatilidade possui baixo custo de aquisição e de manutenção, sendo um veículo acessível a qualquer faixa social. O impacto ambiental causado é mínimo, e não causa ruídos, o que contribui consideravelmente para a tranquilidade dos centros urbanos. Quanto a isso, Ruschel explicita:

Colaboram também com a manutenção da saúde dos usuários, devido ao exercício necessário para a locomoção - eficiência energética, já que as pessoas precisam dispor de sua própria energia e força, não necessitando qualquer combustível ou alimentação extra. Outras vantagens dizem respeito ao espaço físico necessário para um ciclista, o qual é calculado (BRASIL, 2007b, p. 99, figura 80) em uma largura de 1,50 metros, 2,75 m de comprimento e 2,50 metros de altura,

consequentemente exigindo menor espaço público e menor intervenção do poder público na modificação, adaptação e manutenção das vias públicas. As bicicletas possuem ainda uma vida útil muito superior aos automóveis (RUSCHEL, 2008, p. 36).

No Brasil alguns lugares já estão adotando esse lema do uso da bicicleta como alternativa de transporte turístico. O Rio de Janeiro, conta com 380 quilômetros, tem a maior malha cicloviária da América Latina, ultrapassando Bogotá na Colômbia (RIO DE JANEIRO, 2015).

Já São Paulo onde o crescimento urbano já extrapolou o limite territorial, e a “frota de veículos cresce seis vezes mais rápido que a população” como cita Canto (2011), iniciou-se um movimento de incentivo ao uso da bicicleta depois que se viu o tamanho da desordem urbana e da poluição ambiental que já foi causada. A capital paulistana conta atualmente com o *Bike Tour SP*, que tem parceria com a prefeitura de São Paulo e secretaria de turismo:

O *Bike Tour SP* é um passeio de bicicleta gratuito formado por um grupo de até 10 pessoas que vai pedalando acompanhado por um monitor e com um equipamento de áudio acoplado no capacete, que informa dados e curiosidades dos pontos turísticos visitados, em português e inglês (BIKE TOUR SP, 2013).

Ainda no Sudeste, em Belo Horizonte, a capital mineira, vem incentivando o uso das bicicletas por meio do *Bike BH* (Figura 1). Esse projeto possibilita o compartilhamento de 400 bicicletas em 40 estações distribuídas em locais estratégicos da cidade, por preços que variam de 3 a 60 reais dependendo do tempo de uso. Essa iniciativa é viabilizada por meio de uma parceria entre a Prefeitura de Belo Horizonte, por meio da BHTrans, com a Serttel/Samba Transportes Sustentáveis.



**Figura 1.** Bicicleta do projeto *Bike BH*.

Já levando essa realidade para o Sul do país, a cidade de Curitiba, possui mais de 130 quilômetros de malha cicloviária. Aprovou-se recentemente, a 'Lei da Bicicleta' de nº 14.594, dispondo que deve haver 5% das vias urbanas destinadas à construção de ciclofaixas e ciclovias, isto é, a cada 20 ruas, uma deverá ter uma via para ciclistas. A lei ainda prevê uma interligação entre os transportes coletivos, bicicletários nas estações, estabelecimentos de ensino, shoppings e centros comerciais, supermercados, praças e parques públicos (BEM PARANÁ, 2015).

No Norte do país, Rio Branco, a capital do estado do Acre, vem-se destacando com relação aos incentivos públicos para o uso da bicicleta a nível nacional. Segundo o Programa Cidades Sustentáveis (2014):

Atualmente a capital do Acre é a cidade do País que tem a maior proporção de ciclovias em relação à malha viária (7,4%) e ao número de habitantes 6.003Hab/Km. Com cerca de 160 quilômetros de vias cicláveis projetadas e mais de 110 quilômetros de vias (ciclovias e ciclofaixas) já em funcionamento. O principal uso da bicicleta é como meio de transporte. A partir daí, a população apropriou-se da cidade, ocupando os espaços públicos.

No Nordeste, Aracaju é uma cidade que vem investindo nessa alternativa de mobilidade urbana. Possui o projeto Caju *Bike* (2015) que funciona semelhante aos desenvolvidos no Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte, são parcerias entre órgãos de trânsito municipais e empresas privadas investidoras. Quanto a isso, o assessor de comunicação da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito de Aracaju (SMTT), Flávio Vasconcelos, diz no portal eletrônico institucional da cidade:

O Caju *Bike* tem uma característica interessante, o projeto só funciona quando as pessoas entendem que elas estão inseridas dentro dele. Então se não tivermos essa mudança cultural, essa mudança de perspectiva, ele não vai pra frente. Quando começamos a gestão nós pensávamos em meios de melhorias da mobilidade urbana, e vimos que o fator modal cicloviário é um divisor de águas quando se fala em melhoria de mobilidade. Inicialmente a proposta era desenvolver um meio de locomoção que facilitasse a chegada rápido a um destino muito longe para se ir a pé, e perto pra ir de carro, poderia ser feito de bicicleta. Tínhamos 10 estações e 100 bicicletas. Na época, Aracaju possuía 55 quilômetros de ciclovias, hoje ultrapassamos os 65 quilômetros. Por ser gerenciado, temos todos os dados das utilizações e destinos, o que nos facilita traçar um perfil dos usuários e como o Caju *Bike* está sendo realmente utilizado (ARACAJU, 2015).

## **METODOLOGIA**

Por perceber poucas ações que estimulam o cicloturismo na cidade de João Pessoa, partindo tanto da sociedade civil e do poder público, que surge a idealização desta pesquisa. A princípio realizou-se uma pesquisa de campo simplória, com objetivo de observar o funcionamento dos pedais realizados em uma empresa privada de João Pessoa.

Após, realizou-se um estudo bibliográfico para: a) entender a introdução da bicicleta no mundo; b) pesquisar sobre o conceito do cicloturismo e a realidade da

atividade no Brasil; c) avaliar a possibilidade de funcionamento do cicloturismo na capital por meio do desenvolvimento da matriz FOFA, com um estudo das forças, oportunidades, fraquezas e ameaças.

Essa matriz foi desenvolvida para o ramo empresarial a princípio, mas hoje adapta-se à realidade de diversos campos. Segundo a ENDEAVOR, organização que apoia empreendedores no mundo, a matriz FOFA (forças, oportunidades, fraquezas e ameaças) consiste:

[...] em uma análise detalhada da situação do negócio no cenário econômico, o que ajuda o empreendedor na tomada de decisão. Seu principal objetivo é dar um diagnóstico estratégico que deve prever e prevenir condições negativas, além de firmar diretrizes que façam o empreendimento se diferenciar (ENDEAVOR BRASIL, 2015).

Ao final, está apresentada uma proposta prática para a execução de um roteiro de cicloturismo que pode vir a ser utilizado por praticantes ou como folheto institucional pelo poder público.

## RESULTADOS E DISCUSSÕES

### *João Pessoa e o Cicloturismo*

Na Paraíba a malha viária está concentrada em sua maioria na capital, no restante do Estado o desenvolvimento nesse sentido é quase inexistente e pouco discutido. Percebe-se o não interesse político e ausência de debates tanto na Assembleia Legislativa quanto na Câmara dos Vereadores. Devido a isso, o movimento de cicloturistas ainda em nível estadual é pequeno, sendo introduzido timidamente por alguns grupos praticantes com motivações pessoais e de caráter esportivo.

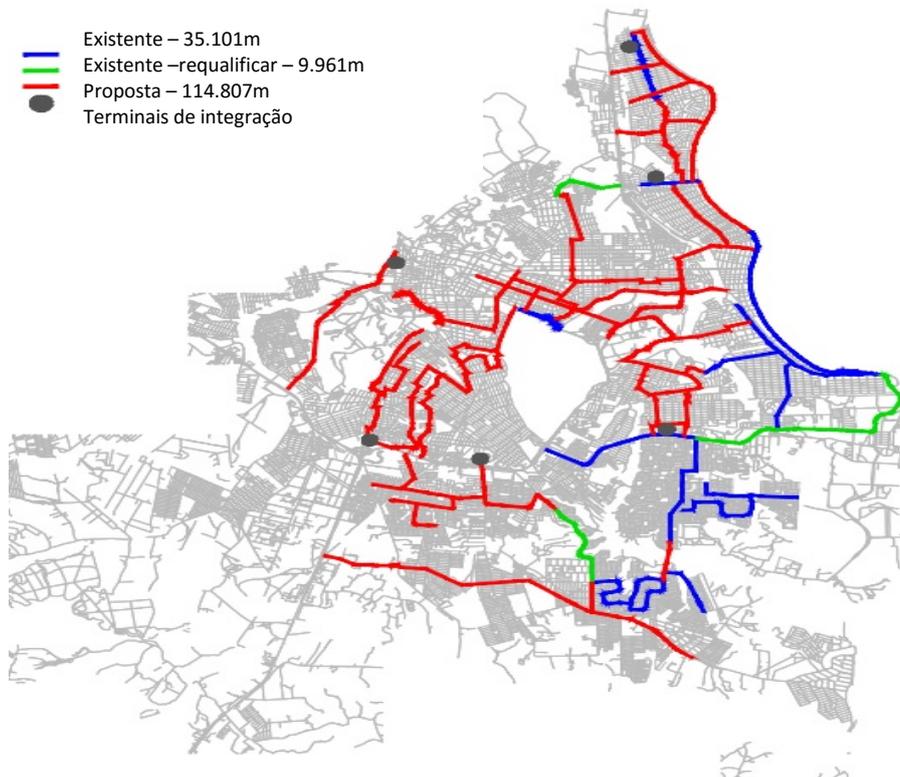
Porém, em João Pessoa, o cicloturismo já está aumentando o número de adeptos, já se observa motivação de uma parcela da população quanto ao uso da bicicleta como alternativa para uma vida mais saudável e como um meio de locomoção turística. Inclusive neste sentido, a SEMOB de João Pessoa, deu um passo significativo para o incentivo ao uso da bicicleta. No ano de 2013 criou o projeto, *Ciclofaixa de Lazer*, que fecha algumas vias públicas para o lazer.

Todos os domingos, 7 h às 16 h: 13 km (6,5 km em cada sentido). Via exclusiva, em cada sentido, na Av. Epitácio Pessoa, com início no Busto de Tamandaré, passando pela Praça da Independência e com término na Lagoa do Parque Sólon de Lucena (JOÃO PESSOA, 2015a).

Como a malha cicloviária (Figura 2) vem passando por extensões - devido ao incentivo do PAC Mobilidade Urbana -, e melhoramento de vias que estavam em más condições, não existe no site da prefeitura de João Pessoa a quilometragem atualizada das vidas. Mas ao entrar em contato com os responsáveis pelo setor da SEMOB, estes informaram que está em aproximadamente 46,591 km.

As vias estão distribuídas em sua maioria nos bairros: Bessa, Tambaú, Manaíra, Cabo Branco, Mangabeira, Altiplano e José Américo. A SEMOB, lista no site ações para o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) Mobilidade Urbana, como aumento das faixas para o ciclista, mas o projeto ainda não foi concluído. É importante

realçar que nem no projeto do PAC, nem atualmente, há vias para ciclistas no centro histórico da capital e disponibilidade de bicicletas para alugar. Sequenciando em concentração turística nas praias e pouca valorização de atrativos histórico-culturais (João Pessoa, 2015b). Como pode ser visto no mapa cicloviário (não atualizado) desenvolvido em 2013 pela SEMOB:



**Figura 2.** Plano cicloviário de João Pessoa. Fonte: <http://www.joaopessoa.pb.gov.br/portal/wp-content/uploads/2013/08/PLANO-CICLOVI%C3%81RIO.pdf?7313a9>. Acesso: 7 abr. 2015.

No que tange o cicloturismo em específico, a iniciativa privada, para promover sua marca, é quem lidera e gera ações neste sentido por meio de rotas urbanas e trilhas. Nelas, os ciclistas têm toda a assistência: a) acompanhamento de segurança para trancamento das ruas; b) carros para em caso de acidente ou desistência; c) condutor motorizado para guiar o percurso. Não há custos diretos para quem quiser participar dos passeios, eles apenas incentivam e estimulam o ciclista a comprar em sua loja para contribuir com a manutenção dos passeios. Para os iniciantes, os organizadores, geralmente, exigem que o ciclista tenha os equipamentos básicos (capacete, lanterna, buzinas e roupa adequada) para garantir segurança durante o percurso.

### **Matriz FOFA**

Para a construção da matriz (Quadro 1), considerou-se toda a infraestrutura para ciclistas, políticas públicas, clima e relevo da cidade, iniciativas privadas já existentes, fatores de risco da vida do ciclista e custo operacional de projetos de cicloturismo e de

uso da bicicleta. Esses fatores internos e externos foram escolhidos por serem os que mais influenciam a atividade de cicloturismo em João Pessoa.

Ainda foi avaliado o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (BRASIL, 2007b *apud* RUSCHEL, 2008), que considera alguns fatores que contribuem para o uso da bicicleta por usuários não habituais sendo eles: a) qualidade física da infraestrutura (via, sinalização vertical e horizontal, iluminação e demais dispositivos); b) paisagismo e qualidade ambiental das vias; c) homogeneidade da infraestrutura contínua ao longo da via; d) facilidades para guardar as bicicletas - estacionamentos (bicicletários ou paraciclos com segurança e vigilância); e) integração da bicicleta com outros modais (com estacionamento, banheiros, bebedouros e outros elementos atrativos para o uso desses espaços).

**Quadro 1.** Matriz FOFA (forças, fraquezas, oportunidades e ameaças).

FORÇAS	FRAQUEZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planície costeira;</li> <li>- Clima tropical quente-úmido com médias anuais de 26,7 °C (SOBREIRA, 2010);</li> <li>- Projeto ‘ciclofaixa de lazer’;</li> <li>- Orlas (Bessa, Tambaú, Manaíra e cabo branco) contempladas com vias para ciclistas;</li> <li>- PAC Mobilidade Urbana;</li> <li>- As vias de acesso ao ciclista têm geometria retilínea e a largura adequada de acordo com o manual do planejamento cicloviário; (NERI et al., 2013).</li> <li>- Realização dos passeios por parte das iniciativas privadas;</li> <li>- Baixo custo operacional;</li> <li>- Paisagismo em algumas nas vias;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acidentes de trânsito;</li> <li>- Falta de incentivo público;</li> <li>- Pouca sinalização (horizontal ou vertical);</li> <li>- Espaços vazios entre ciclofaixas;</li> <li>- Ausência de paraciclos (estacionamento) para bicicletas;</li> <li>- Inexistência de ônibus com suporte para bicicletas;</li> <li>- Ausência de estações para aluguel de bicicletas;</li> <li>- Inexistência de iluminação para as vias;</li> <li>- Ocupação indevida das vias;</li> <li>- Falta de manutenção das vias;</li> <li>- Ausência de legislação para regulamentar o meio de transporte;</li> <li>- Ausência de ciclofaixas no centro histórico da cidade;</li> </ul>
OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pode estimular o aumento da malha cicloviária;</li> <li>- Apoio a transportes alternativos para turismo;</li> <li>- Qualidade de vida para a população;</li> <li>- Estimula o turismo praticado pela população;</li> <li>- Educação no trânsito;</li> <li>- Diminuição de veículos motorizados.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausência de iniciativa para botar o projeto em prática;</li> <li>- Ausência de educação de trânsito, que pode proporcionar acidentes no trânsito.</li> </ul>

Percebe-se que com base nos fatores analisados, as *forças* para a viabilidade do cicloturismo se sobrepõem às fraquezas e ameaças, pelo fato que a cidade possui ótimas características geográficas para a implantação, já possuem iniciativas privadas como exemplos de sucesso e o custo operacional é baixo. Porém, é importante observar-se que as *fraquezas* e *ameaças* em sua maior parte são de dever dos poderes públicos municipais e estaduais. Esse resultado compromete em parte a realização do cicloturismo, uma vez que, ações de infraestrutura básica para a prática são fundamentais e imprescindíveis. Inclusive, o fator de *fraqueza* ‘acidentes de trânsito’ é um risco para a vida do ciclista e o número é crescente de vítimas. E outro fator *fraqueza* que é preocupante para realização, é a ausência de ciclofaixas no centro histórico da cidade, pois coloca em risco a vida do ciclista e do pedestre ao pedalar nas calçadas ou no asfalto.

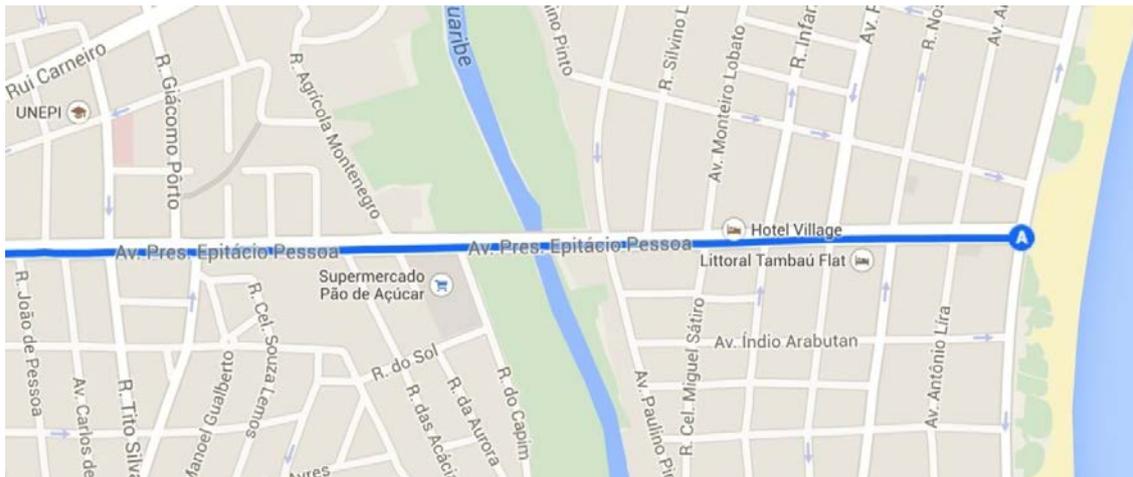
Muito embora haja fatores que impossibilitem a atividade bem como sua manutenção, no momento atual, este trabalho propõe um roteiro para que sirva de incentivo para os poderes públicos e para a sociedade civil empoderar-se de sua cidade a partir do conhecimento da história e memória presentes nos atrativos turísticos.

### **Projeto “João Pessoa na palma da mão”**

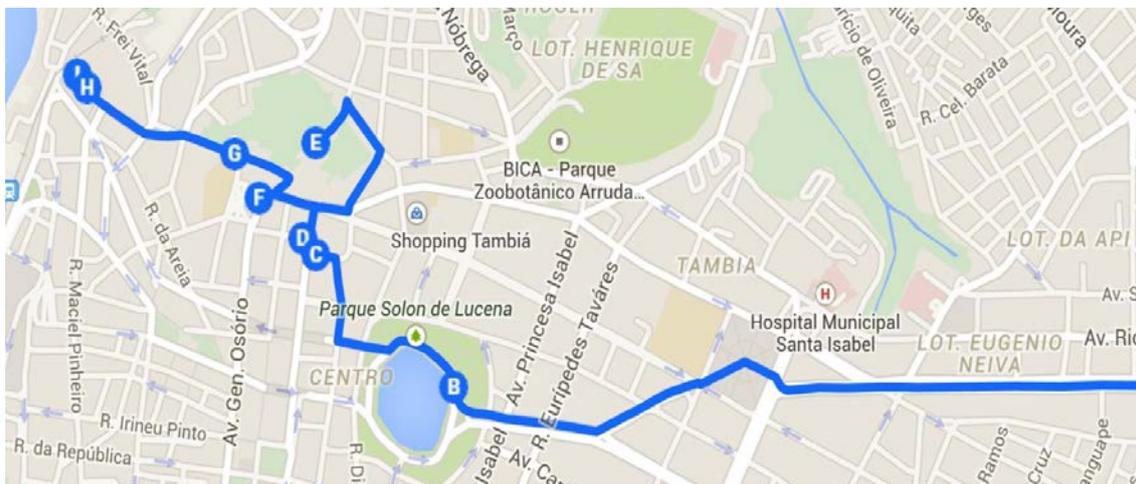
Este roteiro propõe a ligação do litoral, a partir do Busto de Tamandaré (Figura 3), com o centro histórico de João Pessoa (Figura 4), numa rota que inclui atrativos turísticos pouco visitados, e propõe apresentar um novo olhar da cidade. São eles: Orla de Cabo Branco, Igreja de Nossa Senhora do Carmo, Casarão dos Azulejos, Convento de Santo Antônio, Igreja de Nossa Senhora das Neves, Casa da Pólvora, Praça Anthenor Navarro, Igreja São Pedro Gonçalves e Hotel Globo. Foram escolhidos 10 atrativos da cidade, e por isso o nome do projeto.

O roteiro possui aproximadamente 9,94 quilômetros, - e de acordo com o simulador Ciclovida (2015) de um projeto de extensão da Universidade Federal do Paraná (UFPR) -, na velocidade média de 15 km/h, o tempo médio do percurso é de 40 minutos. Porém, espera-se que seja em torno de 1h 30m para todo o passeio, uma vez que, também se deve contar o tempo gasto nas paradas entre os atrativos turísticos e os contratempos de trânsito pela ausência de ciclovias ou ciclofaixas.

Seguem abaixo dois croquis da localização dos atrativos turísticos e o percurso. Foram divididos em duas partes para melhorar a visualização dos pontos, pois do Busto de Tamandaré até a Lagoa é apenas uma reta, e nos pontos seguintes, como são muito próximos as letras de identificação ficariam sobrepostas:



**Figura 3.** Croqui de localização dos atrativos turísticos do roteiro 'João Pessoa na palma da mão'.



**Legenda:**

- A - Busto de Tamandaré
- B - Parque Sólon de Lucena
- C - Complexo dos Carmelitas
- D - Casarão dos Azulejos
- E - Convento de Santo Antônio
- F - Igreja de Nossa Senhora das Neves
- G - Casa da Pólvora
- H - Praça Anthenor Navarro
- I - Igreja de São Pedro Gonçalves
- J - Hotel Globo

**Onde:**

- Destino A para destino B = 8 km
- Destino B para destino C = 750 m
- Destino C para destino D = 18 m
- Destino D para destino E = 120 m
- Destino E para destino F = 160 m
- Destino F para destino G = 290 m
- Destino G para destino H = 500 m
- Destino H para destino I = 91 m
- Destino I para destino J = 11 m
- Total = 9,94 km

**Figura 4.** Croqui de localização dos atrativos turísticos do roteiro 'João Pessoa na palma da mão' (Continuação).

### **Breve apresentação dos atrativos turísticos**

A cidade de João Pessoa localiza-se na planície existente entre o Oceano Atlântico e o Rio Paraíba, às margens do rio Sanhauá. (PEREIRA; AMARAL, 2014). Foi uma cidade que ao invés de começar a sua extensão a partir do oceano, começou a partir do rio, na sua parte geográfica mais alta. O patrimônio do centro histórico possui um largo potencial para o turismo, uma vez que abriga um patrimônio material e imaterial de grande importância no contexto social, cultural e econômico da cidade.

Esses espaços que outrora tiveram grande importância política, agora com o desenvolvimento para o litoral, são bastante esquecidos. Inexistem iniciativas continuadas para ressocialização da população no centro histórico, sendo assim, o turista passa a procurar os atrativos mais divulgados.

O ponto inicial do roteiro é o *Busto de Tamandaré (A)*, que faz o elo entre a praia de Tambaú e Cabo Branco e é uma área de grande concentração turística. Esse monumento foi construído em homenagem ao Almirante Joaquim Marques Lisboa, patrono da Marinha do Brasil e tido como herói brasileiro por participar de várias lutas pela independência (DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA, 2015).

Saindo deste ponto, segue em direção à Av. Epitácio Pessoa e depois Avenida Presidente Getúlio Vargas, chegando ao *Parque Sólon de Lucena (B)*. Depois parte em direção ao *Conjunto dos Carmelitas (C)*, composto pela Igreja de Nossa Senhora do Carmo e a capela de Santa Tereza D'Ávila, ambas em estilo barroco rococó, foram construídas em 1592. Em frente à ordem dos carmelitas, encontra-se o *Casarão de Azulejos (D)*, foi a residência do Comendador Antônio Santos Coelho, tem um diferencial notável frente aos casarões históricos, pois sua parte externa é totalmente revestida de azulejos, trazidos da cidade do Porto, em Portugal. (CONVENTION BUREAU JOÃO PESSOA, 2014). Atualmente funciona no casarão a Secretaria de Cultura do Estado da Paraíba.

A próxima parada é no *Complexo Franciscano (E)*, formado pelo Convento e Igreja de Santo Antônio, Capela, Casa de Oração e Claustro da Ordem Terceira de São Francisco, o Adro com o Cruzeiro e a cerca conventual com seu Chafariz. É considerado um dos maiores e melhores exemplares da 'escola franciscana' no Brasil. Sua construção começou em 1588, mas só ficou com a aparência atual no início do século XVIII, pois passou por algumas reformas dada a invasão holandesa e expulsão dos frades para a construção de um posto militar (BRASIL, 2015).

A sexta parada é na *Igreja de Nossa Senhora das Neves (F)*, também conhecida como a catedral da cidade, por ser a única das igrejas que possui as duas torres, e como na época uma igreja para ser catedral tinha que ter as duas, foi considerada a Basílica (igreja "base", igreja "mãe"). Embora seja a mais antiga da Capital, datada de 1585, tem uma arquitetura bem moderna devido às diversas invasões sofridas no período colonial (CONVENTION BUREAU JOÃO PESSOA, 2015).

A *Casa da Pólvora (G)* vem em seguida, está localizada na ladeira de São Francisco, a segunda rua mais antiga da Capital, perdendo apenas para a ladeira da Borborema. Foi construída entre 1704 e 1710 para armazenar armas e munições da Capitania, pois se localizava, estrategicamente, na parte mais alta da cidade. Sua construção é toda em bloco de pedra, argamassa, barro e cal (BRASIL, 2015).

Descendo a ladeira de São Francisco, chega à *Praça Anthenor Navarro (H)*. Surgiu do processo de urbanização do final do século XX, onde foram demolidos alguns estabelecimentos comerciais para a construção da praça e para socialização dos

moradores em 1933. O estilo dos casarios é *art decor* e *art nouveau*, que eram predominantes nas décadas de 1920 a 1930 (BRASIL, 2015). Há, atualmente, diversos sobrados coloridos e casarios, mas é importante destacar que a pintura dos casarios parte de uma iniciativa da empresa de tinta 'Coral', isto é, as cores não simbolizam a realidade histórica das casas (CORAL, 2012).

O penúltimo ponto é a *Igreja de São Frei Pedro Gonçalves (I)*. Esse santo, que na igreja católica, protege os homens do mar, foi bem cultuado nos séculos XVI a XVIII. Não há precisão quanto à data de fundação da igreja, mas sabe-se que ocorreu anterior à segunda metade do século XIX. E por meio de estudos arqueológicos, percebeu-se que antes de ser construída a igreja como se configura atualmente, existia uma capela feita de pedra e cal, possivelmente nos séculos XVII a XVIII (PESSIS, *et al.*, 2003).

Para finalizar o roteiro, o ponto é no *Hotel Globo (J)*. Ele funcionava antes na Rua João Suassuna, em um prédio construído em 1912. O atual, localizado na Praça São Pedro Gonçalves, data de 1928, e foi construído pelo hoteleiro Henriques Siqueira, mais conhecido como "Seu Marinheiro". Hospedou, entre centenas de figuras ilustres, o futuro presidente João Suassuna, quando este chegou à capital a fim de assumir o governo. O estilo é semelhante ao da Praça Anthenor Navarro, isso é *art nouveau* e *art decor* (CONVENTION BUREAU JOÃO PESSOA, 2015). O hotel funcionou até 1982, e até 2014 funcionava um museu com móveis e peças históricas utilizadas pelos hóspedes, mas atualmente, não funciona mais nada porque o prédio foi interditado por desmoronamento do muro de arrimo.

Da sacada do hotel, tem-se um pôr-do-sol esplêndido, portanto, no roteiro seria interessante terminar o passeio nesse momento para capturar a beleza desse ponto histórico esquecido, e mostrar às pessoas o outro lado de João Pessoa que poucos conhecem.

### **Sugestões**

Este trabalho propõe também como sugestão para o poder público algumas ações pontuais: a) placas informativas com dados das rotas (enumeração das paradas, quilometragem, nível de dificuldade, e tempo aproximado); b) disponibilidade de trilhas autoguiadas; c) mapas; d) oferta de passeios diários com guias qualificados e equipe de segurança e resgate; e) incentivar empresas a investir no aluguel de bicicletas, como ocorreu em anos passados; porém nesse momento, utilizar as bicicletas 'SAMBA' que possuem alta tecnologia de GPS e são leves e confortáveis para o ciclista; f) dispor de bicicletários pela cidade; g) aumento das ciclovias previstos no PAC1; h) trabalhar o plano de mobilidade urbana com base na interligação entre os transportes terrestres existentes, bem como, dispor nos ônibus de suporte para carregar bicicletas; i) determinar uma legislação para a mobilidade urbana sustentável da cidade, assim como já acontece em Curitiba.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Percebeu-se que embora a cidade de João Pessoa tenha características geográficas de clima e relevo favoráveis e os custos de um projeto de cicloturismo sejam baixos, o poder público ainda teria muito que fazer em questões de infraestrutura e legislações para adotar de fato essa modalidade turística em João Pessoa.

Para tanto, é necessário que, a princípio a sociedade civil se organize e se empodere da necessidade de promover o uso de transportes alternativos. Bem como, é importante que haja campanhas de conscientização por parte da prefeitura de João Pessoa.

Desta forma, só a partir de uma estruturação de um plano cicloviário contínuo que é possível alcançar a mobilidade urbana sustentável, que resulta em efeitos positivos para o meio ambiente, o trânsito local, o deslocamento das pessoas e para o bem estar social, a exemplo de Curitiba (PR), que já adotou uma legislação exclusiva para o uso da bicicleta no trânsito.

## REFERÊNCIAS

ARACAJU. Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito de Aracaju. **Caju Bike completa um ano com mais de 88 mil viagens**. Aracaju, 2015. Disponível em: <<http://www.aracaju.se.gov.br/index.php?act=leitura&codigo=64266>>. Acesso em: 8 abr. 2015.

BEM PARANÁ. Com lei aprovada, a cada 20 ruas, uma terá uma ciclovia instalada. **Bem Paraná**, Curitiba, 16 dez 2014. Disponível em: <<http://www.bemparana.com.br/noticia/363707/com-lei-aprovada-a-cada-20-ruas-uma-tera-uma-ciclovias-instalada>>. Acesso em: 5 abr. 2015.

BIKE TOUR SP. **Conheça São Paulo pedalando**. Disponível em: <<http://www.biketours.com.br>>. Acesso em: 5 abr. 2015.

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **PAC cidades históricas, João Pessoa**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do;jsessionid=C8A07C68C0AB14EAB447EEA1E7BCAEF1?id=18100&retorno=paginaIphan>>. Acesso em: 10 abr. 2015.

BRASIL. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007. **Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil**. Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade por bicicleta nas cidades. Brasília, 2007a. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroBicicletaBrasil.pdf>>. Acesso em: 5 abr. 2015.

BRASIL. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007. **PlanMob: construindo uma cidade sustentável**. Caderno de referência para elaboração do plano de mobilidade urbana. Brasília, 2007b. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanoMobilidade.pdf>>. Acesso em: 5 abr. 2015.

CAJU BIKE. **Informações**. Disponível em: <<http://www.cajubike.com/sobre.aspx>>. Acesso em: 6 abr. 2015.

CAMPOS, V. **Mobilidade sustentável: relacionando transporte e uso do solo**. Rio de Janeiro, 2004. (Relatório final para o Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - CNPq). Disponível em:

<<http://aquarius.ime.eb.br/~webde2/prof/vania/apostilas/mobilidade-sustentabilidade.pdf>>. Acesso em: 6 Abril 2015.

CANTO, R. Parabéns, São Paulo: 7 Milhões de Carros. **Carta Capital**, São Paulo, 2011. Disponível em: <<http://www.cartacapital.com.br/sociedade/parabens-sao-paulo-7-milhoes-de-carros>>. Acesso em: 15 dez. 2014.

CICLOVIDA. **Simulador**. Disponível em: <[http://www.ciclovida.ufpr.br/?page\\_id=504](http://www.ciclovida.ufpr.br/?page_id=504)>. Acesso em: 8 abr. 2015.

CONVENTION BUREAU JOÃO PESSOA. **Ponto turístico**. Disponível em: <[http://www.joaopessoaconvention.com.br/v2009/?p=ponto\\_turistico](http://www.joaopessoaconvention.com.br/v2009/?p=ponto_turistico)>. Acesso em: 10 abr. 2015.

CORAL. **Tudo de cor para você: João Pessoa**. 2012. Disponível em: <<http://www.coral.com.br/tudodecorparavoce/2012/tudo-de-cor-para-voce/joao-pessoa-paraiba>>. Acesso em: 11 abr. 2015.

Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. **Tamandaré**. Disponível em: <<https://www.mar.mil.br/dphdm/pesq/tamandare/tamandare.htm>>. Acesso em: 10 abr. 2015.

ENDEAVOR BRASIL. **Matriz SWOT: Entenda como usar e as vantagens para sua empresa**. Disponível em: <<https://endeavor.org.br/entenda-matriz-swot>>. Acesso em: 8 abr. 2015.

GOMES FILHO, J. **Ergonomia do objeto**. Sistema técnico de leitura ergonômica. São Paulo, 2003.

HEYMANN, G. A bicicleta. **Super Interessante**, n. 14, 1988. Disponível em: <<http://super.abril.com.br/cotidiano/bicicleta-438822.shtml>>. Acesso em: 6 abr. 2015.

Holland. **Holanda de bicicleta**. Disponível em: <<http://www.holland.com.br/turismo/transporte/transporte-na-holanda/holanda-de-bicicleta.htm>>. Acesso em: 6 abr. 2015.

JOÃO PESSOA. Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana. **Ciclofaixa**. 2015. Disponível em: <<http://www.semobjp.pb.gov.br/ciclofaixa>>. Acesso em: 7 abr. 2015.

JOÃO PESSOA. Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana. **PAC mobilidade urbana**. 2015b. Disponível em: <<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/secretarias/semob/pac-mobilidade-urbana>>. Acesso em: 7 Abril 2015.

KAHLAU, C. **O desenvolvimento sustentável de territórios turísticos sob a perspectiva do conceito de agenciamento**. Curitiba: Universidade Tecnológica Federal do Paraná, 2014. (Dissertação de mestrado). Disponível em: <[http://repositorio.utfpr.edu.br/jspui/bitstream/1/879/1/CT\\_PPGTE\\_M\\_Kahlau,%20Ca%20mila\\_2014.pdf](http://repositorio.utfpr.edu.br/jspui/bitstream/1/879/1/CT_PPGTE_M_Kahlau,%20Ca%20mila_2014.pdf)>. Acesso em: 6 abr. 2015.

NERI, H.; GOMES, E.; SILVEIRA, J. Avaliação dos espaços destinados ao transporte por bicicletas nas orlas de João Pessoa-PB. Anais do XIX Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, Brasília, 2013. Disponível em: <[http://www.antp.org.br/\\_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/07/A535B6F2-F50C-479F-93A4-06AE28D522DB.pdf](http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/07/A535B6F2-F50C-479F-93A4-06AE28D522DB.pdf)>. Acesso em: 9 abr. 2015.

OMT - Organização Mundial do Turismo. **Guia de desenvolvimento do turismo sustentável**. Porto Alegre: Ed. Bookman Companhia, 2003.

PEREIRA, L. S.; AMARAL, J. Geoturismo urbano: análise da tipologia geológica e cultural da capitania da Parahyba. **Caderno de Estudos e Pesquisas do Turismo**, v. 3, p. 239-264, 2014.

PESSIS, A.-N.; MARTIN, G.; OLIVEIRA, C. A.; MEDEIROS, E. **Intervenção arqueológica na Igreja de São Frei Pedro Gonçalves em João Pessoa-PB**. 2003. Disponível em: <<https://www.ufpe.br/cliuarq/images/documentos/2003-N16/2003rp1.pdf>>. Acesso em: 11 abr. 2015.

RIO Branco é o exemplo brasileiro de priorização da bicicleta como meio de transporte. Programa cidades sustentáveis: boas práticas. São Paulo, 2014. Disponível em: <<http://www.cidadessustentaveis.org.br/boas-praticas/rio-branco-e-o-exemplo-brasileiro-de-priorizacao-da-bicicleta-como-meio-de-transporte>>. Acesso em: 5 abr. 2015.

RIO DE JANEIRO. Secretaria Municipal de Meio Ambiente. **Rio ganha serviço de estacionamento para bicicletas**. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/smac/exibeconteudo?id=5249312>>. Acesso em: 7 abr. 2015.

ROLDAN, T. **Cicloturismo: planejamento e treinamento**. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 2000. (Monografia de graduação). Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?down=000325141>>. Acesso em: 5 ABR. 2015.

RUSCHEL, D. **A Bicicleta como meio de transporte sustentável no turismo**. Porto Alegre: Faculdade de Comunicação Social, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2008. (Monografia de graduação). Disponível em: <<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/graduacao/article/view/4159/3150>>. Acesso em: 6 abr. 2015.

SOBREIRA, L. **Expansão urbana e variações mesoclimáticas em João Pessoa-PB**. João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba, 2010. (Dissertação de mestrado). Disponível em: <[http://bdtd.biblioteca.ufpb.br/tde\\_busca/arquivo.php?codArquivo=1151](http://bdtd.biblioteca.ufpb.br/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=1151)>. Acesso em: 8 abr. 2015.