

CICLOTURISMO: MOBILIDADE URBANA E VALORIZAÇÃO DO TURISMO DA CIDADE DE ARACAJU – SERGIPE**CYCLE TURISM: URBAN MOBILITY AND TOURISM ENHANCEMENT OF ARACAJU CITY – SERGIPE**

Antonio Carlos Campos¹
Cristiane Alcântara de Jesus Santos²
Laura Almeida de Calasans Alves³

Resumo

As transformações que acompanhamos na sociedade contemporânea, seja no âmbito social, econômico e/ou tecnológico, promoveram uma nova cultura acerca da mobilidade urbana. No cenário do lazer e do turismo, estas transformações são caracterizadas principalmente pela produção flexível do tempo livre e da necessidade de fuga do cotidiano. Partindo desses pressupostos, este trabalho tem como objetivo propor a utilização da bicicleta para o uso turístico, a fim de viabilizar a visita aos principais atrativos da cidade de Aracaju através de uma nova forma de conhecer e percorrer as ruas da cidade. A fim de atingir esse objetivo foram realizados os seguintes procedimentos: levantamento bibliográfico, análise de estudos de casos que serviram de embasamento para a compreensão do sistema de bicicletas públicas implantado na cidade de Aracaju – Caju Bike. Ademais, realizamos alguns testes do sistema Caju Bike nos percursos via utilização das ciclovias e ciclo faixas existentes entre os hotéis e os lugares turísticos da cidade. Acreditamos que através da bicicleta se torna possível promover a mobilidade urbana sustentável pensada na minimização de problemas como o caos circulatório, a contaminação acústica e atmosférica, o estresse do trânsito, assim como, possibilitar à inclusão do turista no seu uso para locomoção, passeios receptivos e “city tours”.

Palavra-chave: Turismo. Bicicleta. Mobilidade urbana.

Abstract

The transformations that we follow in contemporary society, whether in the social, economic and/or technological contexts, promoted a new culture on urban mobility. In leisure and tourism scenarios, these changes are mainly characterized by flexible production of free time and the need to escape from the daily issues. Based on these assumptions, this paper aims to propose the use of bicycles for tourist use, in order to facilitate the visit to the main sightseeing tours of the City of Aracaju through a new way to get to know and go through the city streets. In order to achieve this goal, the following procedures were performed: literature review and analysis of case studies that served as the basis for understanding the bicycle sharing system implanted in the city of Aracaju – *The Caju Bike*. In addition, we ran some tests of *Caju Bike* system in the routes, use of cycle paths and cycle tracks existing between the hotels and tourist places of the city. We believe that through

¹ Doutorando em Geografia, planificación territorial y Gestión ambiental en la Universitat de Barcelona. Professor Adjunto da Universidade Federal de Sergipe desde 1994. E-mail: antonio68@gmail.com

² Doutoranda em Geografia Humana - Universitat de Barcelona - Espanha. Professora adjunta do curso de Turismo da Universidade Federal de Sergipe. E-mail: cristie09@gmail.com

³ Doutoranda em Arqueologia na Universidade Federal de Sergipe. Professora da Universidade Federal de Sergipe da área de ensino Turismo e Meio Ambiente. Membro do Núcleo Docente Estruturado - NDE do curso de Turismo. E-mail: laura.calasans@gmail.com

the bike becomes possible to promote sustainable urban mobility designed to minimize problems such as circulatory chaos, noise and air pollution, the stress of traffic, as well as allow the inclusion of tourist in their use for locomotion, receptive tours and "city tours".

Keywords: Tourism. Bicycle. Urban mobility. Sightseeing. Caju Bike.

INTRODUÇÃO

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

No cenário do lazer e do turismo, estas transformações são caracterizadas principalmente pela produção flexível do tempo livre e as necessidades de fuga do cotidiano. Desde então, o significado do turismo passou a adquirir uma nova dimensão, uma vez que surge uma nova valorização social de espaços singulares, cuja às peculiaridades induzidas pelo fator “atratividade” se associa à sensibilidade ambiental, conservacionista e experiencial da sociedade contemporânea.

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

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

Assim, a mobilidade urbana é entendida neste trabalho como um sistema que envolve os seguintes elementos: as vias e os modais de circulação, os deslocamentos das pessoas (necessários ou induzidos), a logística da distribuição dos fluxos de mercadorias e as redes de informações na cidade. É certo que a maioria das cidades atuais foi projetada como se fosse uma teia de

articulação dos fluxos, onde de um lado estariam os veículos automotores particulares e meios de transporte de massa, e de outro lado, encontraríamos os nós, ou seja, os lugares de usos dos pedestres, como fixos (pontos exclusivos no espaço), como se os pedestres tivessem acesso ao transporte público em todos seus deslocamentos. Este fato confere ao automóvel o privilégio do uso das vias em detrimento dos cidadãos comuns, tornando a vida nas cidades cada vez mais marcada pela dependência do automóvel e, de acordo com as sucessivas crises dos transportes públicos, têm-se intensificado e condicionado os acessos e os tempos das pessoas na cidade à (in) disponibilidade, aos engarrafamentos e ao caos da mobilidade.

Neste emaranhado processo de apropriação das cidades e de seus atrativos, a mobilidade urbana se constitui é um tema bastante importante para o desenvolvimento da atividade turística de uma determinada localidade, uma vez que a base do turismo é o deslocamento, onde se incluem os deslocamentos internos no destino visitado. Partindo desse pressuposto, o presente artigo tem como objetivo propor a utilização da bicicleta para o uso turístico, a fim de viabilizar a visitação aos principais atrativos da cidade de Aracaju através de uma nova forma de conhecer e percorrer as ruas da cidade. Desta forma, acreditamos que se torna possível promover a mobilidade urbana pensada na minimização de problemas como: o caos circulatório, a contaminação acústica e atmosférica, o estresse do trânsito e as moléstias relacionadas à saúde física e mental do cidadão. A fim de atingir esse objetivo foram realizados vários procedimentos de investigação, como: levantamento bibliográfico que possibilitou a compreensão de temas relacionados à pesquisa, assim como, a consulta de alguns estudos de casos que serviram de embasamento para a compreensão do projeto *Caju Bike*, sistema de bicicletas compartilhadas implantadas na cidade de Aracaju – Sergipe. Ademais, realizamos testes com o uso do sistema de bicicletas entre os atrativos turísticos, a disposição da malha de ciclovias e os bicicletários existentes na cidade.

POSSIBILIDADES PARA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

As propostas de se pensar o desenvolvimento sustentável das cidades tem provocado muitas reflexões e reformulações nos modelos e nas formas de se planejar o espaço urbano (RODRIGUES, 2006). Assim, diante das novas necessidades apontadas nas diferentes instâncias sociais, políticas e de planejamento, as temáticas das cidades inteligentes (*Smart Cities*), mobilidade, acessibilidade e sustentabilidade têm sido apresentadas de forma enfática por acadêmicos, gestores públicos e a sociedade como um todo em diversos meios de comunicação

como necessidade fundamental para garantir a melhoria da qualidade de vida, quer seja de pequenos núcleos urbanos, até mesmo nas grandes metrópoles contemporâneas.

No entanto, quando discutimos a mobilidade urbana e sustentabilidade, não estamos retratando somente o ato de locomoção, mas a preocupação com os fluxos de todas as ordens que se processam concomitantemente ao crescimento das cidades. Processos estes que sem o devido planejamento e organização do espaço urbano podem acarretar graves problemas, como: a) inércia de algumas áreas em detrimento de outras pressionadas pela especulação imobiliária; b) atuação deficiente do poder público no controle da expansão territorial, mesmo sob os auspícios de planos de desenvolvimento urbanos; e, c) geração de grandes áreas segregadas socialmente e espacialmente na cidade, derivadas, muitas vezes, pela descontinuidade de ações e projetos de conexão da cidade e as necessidades reais dos cidadãos.

Aliados a estes pontos, a acelerada expansão urbana das cidades brasileiras nos últimos anos, tem ampliado os índices de degradação ambiental, principalmente pelo aumento da poluição, ausência de espaços verdes, além do difícil e conflituoso processo de operacionalização da acessibilidade de pessoas, mercadorias e serviços de infraestruturas viárias pensados em bases uni-modais, como o transporte rodoviário. Levando-se em consideração a predominância, em muitos casos, deste único modelo definido já como “deficiente” no desenvolvimento urbano, torna-se notório o aumento das desigualdades sociais, da dependência e das dificuldades de mobilidade no interior das cidades. De acordo com o Ministério das Cidades, “uma série de aspectos relacionados ao transporte, trânsito, infraestrutura e gestão da mobilidade urbana tem levado a degradação dos sistemas de circulação nas cidades brasileiras, em última instância à desumanização dos espaços urbanos” (BRASIL, 2007b, p. 100).

A grande questão do século atual, denominado por Leite (2012) como “século das cidades”, é a de se pensar como construir e reconstruir cidades e promover inovações no território urbano de forma a abarcar a sustentabilidade. Segundo o Ministério das Cidades, deve-se pensar no planejamento de uma cidade incorporando todos os setores sociais, econômico e políticos que a compõe, de forma a construir um compromisso entre cidadãos e governos na direção de um projeto que inclua todos (BRASIL, 2004). Este é o desafio que Estatuto da Cidade (2001) e a Lei de diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012) impõem a todos os municípios brasileiros.

No entanto, o tema mobilidade urbana é algo que vem sendo explorado e debatido cada vez mais, seja na mídia ou entre gestores públicos e pesquisadores. É certo afirmar que, até então,

as medidas de planejamento urbano e uso do solo associadas aos meios de transporte comprometeram a mobilidade e o acesso às cidades e seus serviços, causando entraves ambientais e sociais, como: congestionamentos, aumento da emissão de poluentes (CO₂), insegurança para pedestres e consequentes aumentos nos acidentes de trânsito em todas as cidades.

Desta forma, torna-se de fundamental importância elaborar políticas públicas que possam direcionar o planejamento dos transportes como foco da política urbana, “a fim de garantir a população melhores condições de deslocamentos, eficiência e segurança por meio de uma mobilidade urbana sustentável e com uma acessibilidade calcada nos princípios de um desenho urbano universal” (ALVES; JUNIOR, 2012, p. 1).

Neste sentido, a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob), tem se posicionado a frente das iniciativas municipais que buscam atualizar ou mesmo elaborar seus planos diretores, definindo a mobilidade urbana sustentável, como a reunião das políticas de transporte e de circulação, integrada com a política de desenvolvimento urbano, com a finalidade de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e os não-motorizados, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável (BRASIL, 2013).

De forma geral, a busca pela mobilidade sustentável deve ser pautada em bases amplas que envolvem os distintos modais de forma equilibrada e espacialmente distribuída, mas que seja sustentável economicamente e proporcione a justiça social (Figura 1).

Figura 1. Dimensões da Mobilidade Urbana Sustentável



Fonte: IPEA, 2013.

Assim, as bases de uma mobilidade urbana sustentável passam ainda pelo amplo acesso à informação relativa aos custos e formas de financiamento das diversas opções de transportes, além de uma necessária adequação tanto da infraestrutura viária, quanto da adoção de normas e políticas urbanas que privilegiem a convivência social e a sustentabilidade.

De acordo com a percepção de Gudmundsson; Höjer (1996), para promover a mobilidade urbana sustentável torna-se necessário desenvolver quatro princípios básicos:

1. Proteção dos recursos naturais dentro de limites e níveis pré-estabelecidos;
2. Manutenção do capital produtivo para futuras gerações;
3. Melhoria da qualidade de vida da população;
4. Garantia de distribuição da justa qualidade de vida.

O equilíbrio por diferentes modais de transportes e incentivo ao uso de modos não motorizados, como a bicicleta, torna-se uma opção e modelo a ser seguido, uma vez que integra a mobilidade ao uso mais racional do solo urbano (GREENE; WEGENER, 1997), viabilizado pela existência de regras claras de circulação e utilização dos espaços públicos das cidades, a exemplo de praças, parques e ciclovias que proporcionam um maior contato do cidadão com cidade.

Neste sentido, capitais como Paris, Barcelona, São Paulo, Montreal e Cidade do México já vêm adotando medidas de proibir a circulação de automóveis em áreas específicas da cidade, mesmo que em alguns dias da semana, fazendo parte de planos de mobilidade urbana que visam diminuir os níveis de poluição e número de acidentes de trânsito, mas também, como forma de induzir e facilitar a locomoção por uso de bicicletas na região. Na Espanha, em várias cidades, os governos locais já adotam medidas como esta, que vem a algum tempo tentando diminuir o número de veículos nas ruas, através do incentivo ao transporte público e uso das bicicletas. Para Greene; Wegener (1997) tais atitudes podem promover a integração e uso do solo, a qualidade de vida e a utilização turística, uma vez que a configuração urbana de certos destinos influencia diretamente na necessidade do aumento de viagens e nas características dos deslocamentos, consumo de combustíveis, entre outros.

Por ser constituído fundamentalmente como um ambiente de uso coletivo, o espaço urbano deve ser democrático e acessível a todos, considerando os diversos meios que priorize o sistema viário, tanto no que diz respeito aos usos coletivos, mas também aos individuais. Essa discussão já

se assenta em marcos legais regidos por Leis, Programas e Planos Nacionais, como (PlanMob)⁴, que tem como objetivo promover a construção de um plano de mobilidade moldado a partir das características de cada cidade, envolvendo todos os atores na sua construção, pautado nas diretrizes da gestão participativa, inclusão social, sustentabilidade ambiental e, democratização do espaço público. Para a efetivação dessas diretrizes torna-se fundamental que no âmbito da gestão participativa, os órgãos municipais atentem para:

1. Criação de instâncias de poder que visem à participação popular;
2. Garantia de participação cidadã na elaboração e gestão das políticas públicas;
3. Disponibilização de instrumentos de controle social sobre os indicadores de sociabilidade urbana.

A inclusão social que se apresenta a partir da gestão participativa da mobilidade urbana traz a necessidade da criação de espaços que permitam a troca de saberes e formas de convivência na cidade, possibilitando o debate participativo entre a população e os gestores no tocante a construção do plano de mobilidade da cidade. Neste sentido, a criação de fóruns de discussão, audiências e licitações públicas e o reconhecimento das organizações não governamentais (ONG's) e Associações de Moradores no processo de planejamento devem garantir o direito a cidade por todos os cidadãos e visitantes.

Dessa forma, a busca pela mobilidade sustentável se torna peça chave para o desenvolvimento urbano, e por isso deve-se levar em consideração a qualidade de vida, a preocupação com as futuras gerações, o ambiente e a valorização de espaços públicos que privilegiem o patrimônio ambiental e arquitetônico como todo.

Neste caminho, as discussões em torno do uso da bicicleta trazem indagações importantes sobre o seu papel e lugar no sistema viário, nos sistemas de transportes e em que medida contribui para modificar a imagem da cidade, bem como, na melhoria da qualidade de vida da população. Para responder estas perguntas e propor o cicloturismo com alternativa viável para o desenvolvimento da atividade turística em Aracaju é que apresentamos a seguir uma análise dos sistemas de bicicletas públicas em algumas cidades europeias e latino-americanas.

⁴ Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Disponível em <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanoMobilidade.pdf>>. Acesso em 08 de fevereiro de 2016.

OS SISTEMAS DE BICICLETAS COMPARTILHADAS

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

Copenhague também apresenta um bom exemplo de sistema de bicicletas públicas compartilhadas. O sistema chamado Bycyklen foi criado na década de 90, com estações que liberam as bicicletas a partir do momento em que o usuário insere uma moeda (GONZALO, ROJO; MURGA, 2008). Nos primeiros anos do século XXI, outras cidades europeias, a exemplo de Barcelona (Espanha), Paris, Toulouse e Lyon (França), entre outras, começaram a adotar este tipo de sistema incorporando-o as novas tecnologias, sejam a algum tipo de cartão magnético recarregável, chip ou aplicativo baseado em internet visando facilitar o uso do sistema e assim disseminar a prática sustentável de deslocamento. Em Paris, por exemplo, o sistema chama-se, VÉLIB⁵ e oferece um serviço viável economicamente, bastante prático e bem distribuído espacialmente na cidade.

O sistema de bicicletas compartilhadas pode ser completamente público ou privado, mas a maioria dos sistemas de sucesso tem demonstrado uma combinação dos dois tipos. A decisão sobre ser públicos ou privados depende do ambiente em que o sistema funcionará. As operadoras podem ser agências governamentais, parcerias público-privadas, empresas privadas ou organizações sem fins lucrativos, porém é necessário observar as vantagens e desvantagens do ponto de vista tanto urbano-econômico, quanto urbano-ambiental (ITDP, 2014). É certo que muitas cidades utilizam de diferentes estruturas para atender às suas necessidades específicas.

No plano governamental, muitas vezes, as secretarias de transportes urbanos vinculam certos fundos de investimentos ao desenvolvimento sustentável, as iniciativas inovadoras ou mesmo, aos sistemas de bicicletas públicas. Em muitos casos, os governos municipais solicitam recursos federais para implantar projetos desse tipo. Os governos também podem usar o

⁵ Para mais informações acessar: <http://www.velib.paris/>. Acessado em 10 de janeiro de 2015.

orçamento geral ou o orçamento específico de transportes para financiar o investimento inicial no sistema, passando a ser proprietário dos ativos do sistema em sua cidade.

Segundo o ITDP (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento), as bicicletas compartilhadas estão presentes em mais de 400 cidades em todo o mundo. São extremamente eficazes para transportar passageiros de/para grandes polos geradores de viagens, como estações de metrô e BRT (Bus Rapid Transit), além de colaborarem para desafogar o trânsito, sobretudo em percursos curtos nas regiões centrais, geralmente bastante densas e com tráfego intenso. “Em Barcelona, cada bicicleta do sistema faz, em média, 10,8 viagens por dia. Para cada mil moradores da cidade espanhola, são 67,9 viagens de *bike* por dia. Na Cidade do México, são 5,5 viagens por dia por *bike*, mais de 158,2 viagens por dia a cada mil habitantes” (ITDP, 2014, p. 43).

Apesar dos sistemas de bicicletas compartilhadas poderem ser implantados mesmo quando existe pouca infraestrutura de ciclismo, a combinação da construção de novas ciclovias com a abertura de um sistema de bicicletas compartilhadas pode promover a aceitação pública e melhorar a segurança dos usuários do novo sistema. Várias cidades do mundo adotaram esta estratégia. De fato, conforme apontam Dekoster; Schollaert (2000) em seus estudos sobre as bicicletas compartilhadas na Europa, o uso da bicicleta gera inúmeros benefícios à coletividade, dentre eles podemos citar:

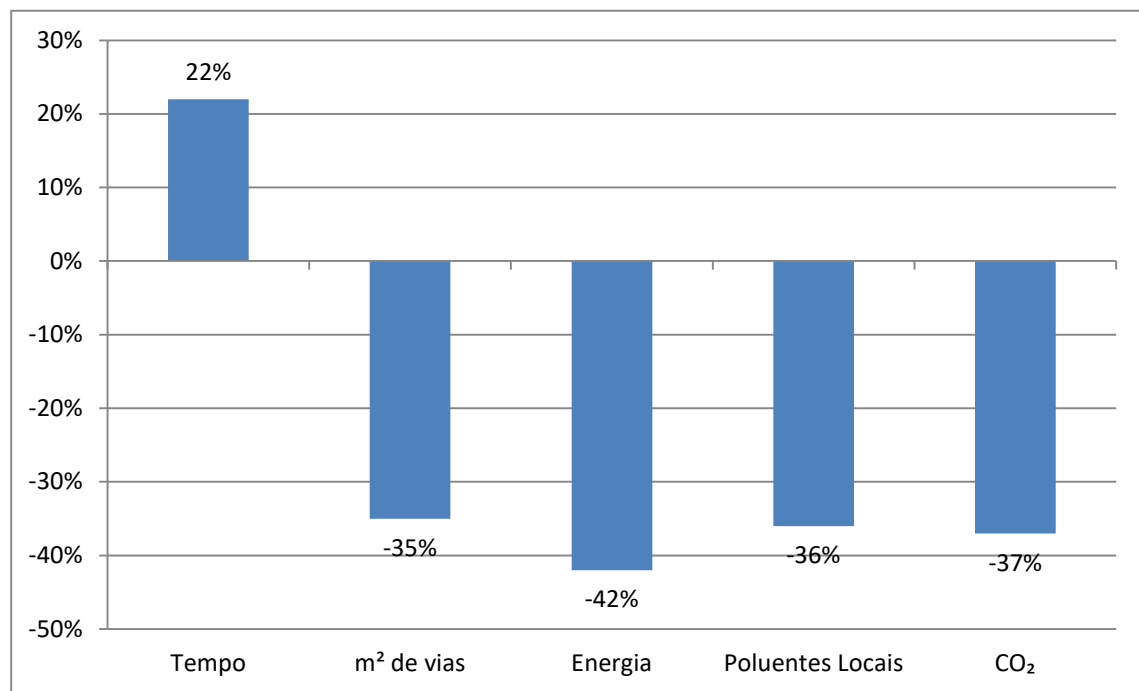
- a. Econômicos: redução dos gastos com a manutenção do carro; fuga de engarrafamento;
- b. Políticas: economia dos recursos não renováveis;
- c. Social: democratização da mobilidade, maior autonomia e acessibilidade; e,
- d. Ecológicas: efeitos a curto e longo prazo referente ao meio ambiente e o equilíbrio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

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

Em termos ambientais de ações de mobilidade urbana, ao utilizarmos o simulador desenvolvido pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) em parceria com o WWF-

Brasil para mensurar os impactos da mudança nos meios de locomoção - de automóveis para bicicletas - na cidade de Aracaju, encontramos as respostas que podem explicar a inclusão da ciclovia como um instrumento de promoção do desenvolvimento urbano em bases mais racionais (Figura 2). Observamos que aumentaríamos o tempo dos deslocamentos, porém reduziríamos todos os índices de poluentes e gasto de energia na cidade.

Figura 2- ARACAJU – Exemplo de Impactos da transferência de 50% das viagens de Automóveis para Bicicletas

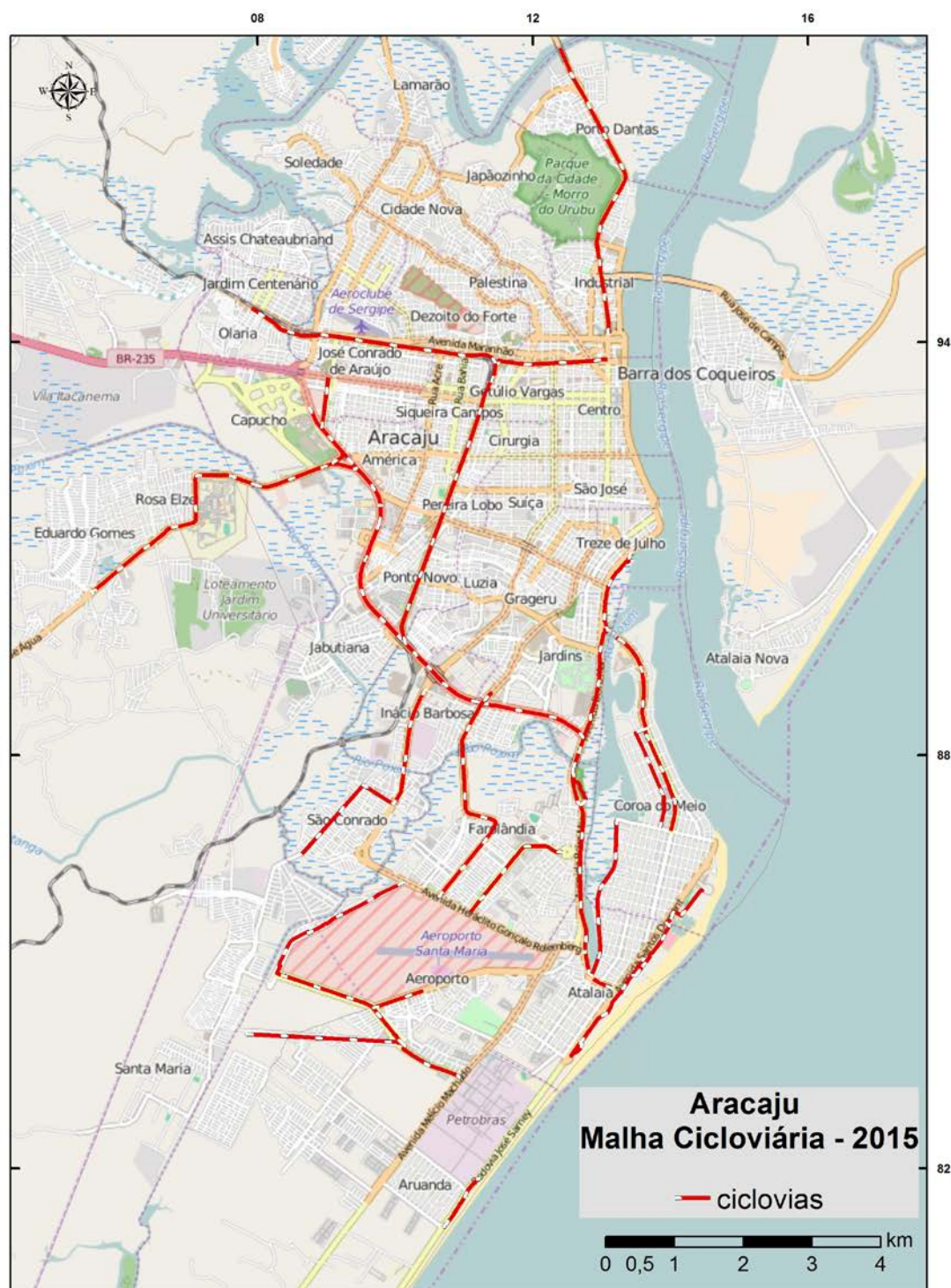


Fonte: Simulador ANTP/ WWF (2016). Disponível em <http://www.antp.org.br/simulador/impactos-ambientais/>> Acesso em 10 de agosto de 2016.

Na região metropolitana de Aracaju, a bicicleta já se configurava desde o início dos anos 1990 como principal meio de transporte de trabalhadores da construção civil, que se deslocavam de suas residências, normalmente localizadas na periferia da região metropolitana de Aracaju até os canteiros de obras situadas nas faixas leste e sul da cidade, fato que desencadeou o aparecimento das primeiras ciclovias na cidade de Aracaju no ano 2001.

Atualmente, a cidade conta com mais de 88 km de ciclovias (Figura 3) e, através de uma parceria com a iniciativa privada, no ano de 2014, a população aracajuana passou a contar com o sistema de bicicletas compartilhadas “Caju Bike” em diversos pontos da fachada leste da cidade, principalmente próximos aos parques públicos e lugares de interesse turístico da capital.

Figura 3- Malha de Ciclovias e ciclo faixas de Aracaju, 2015.



Fonte de Dados: Pesquisa de Campo/ 2015; <http://www.ciclourbano.org.br/mapa.html>; OpenStreetMap.org
Elaboração: Os autores, 2015.

O SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTILHADAS DE ARACAJU – CAJU BIKE

A cidade de Aracaju, capital do estado de Sergipe, apresenta em sua trajetória urbana conteúdos específicos de uma morfologia social e espacial singular. Desde sua fundação em 1855 até os dias atuais, a segregação social e espacial foi responsável pela indução dos gestores municipais e planejadores a fraccionar o espaço urbano em zonas (algumas mais privilegiadas do que outras, no que diz respeito à abertura de ruas, avenidas, saneamento e equipamentos públicos), dirigindo assim, as políticas de acessibilidade implantadas em seu território.

O plano ortogonal de sua área central, após 161 anos, já não mais representa a expansão das vias e artérias que conectam os fluxos internos e externos do espaço urbano. A intensidade do crescimento de sua população, nas últimas décadas, tem forjado novas disparidades e demandado por novas formas de acesso. Dessa forma, as ciclovias construídas nesse período e as campanhas de Organizações Não Governamentais pela inclusão da bicicleta e a conscientização por um trânsito mais seguro, são as expressões mais importantes no sentido de diminuir as diferenças entre as distintas zonas da cidade e conscientizar o cidadão sobre como pode se apropriar da cidade e de seu patrimônio.

Em 2005, o Sistema Ciclovitário de Aracaju recebeu da ANTP (Associação Nacional dos Transportes Públicos) e Abradibi (Associação Brasileira dos Fabricantes, Distribuidores, Exportadores e Importadores de Bicicletas, Peças e Acessórios) o prêmio ABNT-Abradibi entregue anualmente no Salão Duas Rodas, em reconhecimento à melhor política de urbanismo do país.

A capital sergipana ainda vem priorizando outras ações estratégicas, como a extensão da malha cicloviária em 25 km e a criação de bicicletários. Em setembro de 2009, dois bicicletários foram instalados nas praças Fausto Cardoso e General Valadão, no Centro da cidade. Ambos apresentam 40 vagas e seguem os padrões adotados mundialmente, sendo equipados com paraciclos duplos (barras de ferro onde as bicicletas ficam presas por correias), gradil de proteção e placas sinalizadoras. O benefício, posteriormente, foi estendido às praças, praias e outros locais estratégicos da cidade.

No bojo das transformações urbanas da cidade de Aracaju, o setor privado se apropria dos discursos de “uma cidade para todos” e “cidade da qualidade de vida”, desenvolvidos pelos gestores públicos entre 2001 e 2012 para criar inovações modais como o sistema Caju Bike Aracaju, justificando a inserção de novos paradigmas de uso do solo e apropriação da cidade pelo cidadão e pelo turista.

O sistema Caju Bike Aracaju foi concebido como um projeto idealizado por duas empresas privadas que visa promover a mobilidade urbana sustentável. Além disso, o projeto tem como objetivos: a) Introduzir a Bicicleta como modal de Transporte Público saudável e não poluente; b) Combater o sedentarismo da população e promover a prática de hábitos saudáveis; c) Reduzir os engarrafamentos e a poluição ambiental nas áreas centrais das cidades; d) Promover a humanização do ambiente urbano e a responsabilidade social das pessoas⁶ (Figura 4).

Figura 4. O projeto Caju bike



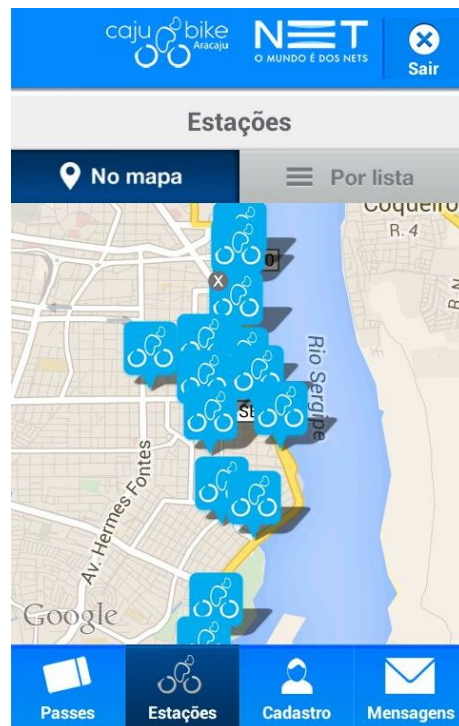
Fonte: Disponível em: <<http://www.cajubike.com/>>. Acesso em 18 de março de 2016.

A necessidade de potencializar a cidade de Aracaju no campo mercadológico dos bens simbólicos a partir da apropriação/incorporação dos valores ambientais locais e inovações urbano/arquitetônicas e tecnológicas tem impulsionado uma nova onda de incentivo aos diferentes tipos de negociações tanto imobiliárias, quanto turísticas na cidade, cujos investimentos públicos e privados se voltam, predominantemente, para as práticas urbanas que dão suporte aos processos de *gentrification* e *turistification*. Neste ponto, Aracaju parece estar em sintonia com as principais tendências mundiais do chamado “*cultural turn*” (ARANTES, 2000) que dá substrato ao planejamento estratégico da *City Marketing*.

⁶ Informação extraída do site <http://www.cajubike.com/sobre.aspx>. Acessado em 10 de janeiro de 2015.

No caso do sistema Caju-bike, a operacionalização se dá através de um aplicativo desenvolvido para Android, Iphone e Windows Phone ou diretamente através de ligação telefônica que gera um passe automático para utilização da bicicleta na estação mais próxima. O Sistema é composto por 20 estações: Praça da Bandeira, Praça Tobias Barreto, Rua Riachuelo, Rua José Ramos, Conservatório de Música, Mirante do Calçadão do Bairro 13 de Julho, Praça Camerindo, Avenida Beira Mar, Praça Almirante Tamandaré, Parque da Sementeira, Almirante Barroso, Praça Getúlio Vargas, Praça General Valadão, Mercado Central de Aracaju, Mediterrâneo (Residencial Mar mediterrâneo), Praça de Eventos, Oceanário, Avenida Rotary, Quadras (quadras poliesportivas – Orla de Atalaia) e Passarela de Caranguejo (Figura 5). As Estações de compartilhamento funcionam diariamente das 6:00 às 22:00 horas.

Figura 5 – Localização das Estações de Bicicletas em Aracaju



Fonte: Disponível em: <<http://www.cajubike.com/>>. Acesso em 18 de março de 2016.

Estas estações estão conectadas a uma central de operações via *wireless*, alimentadas por energia solar que estão distribuídas em diferentes pontos da cidade. Os usuários devem, inicialmente, baixar o aplicativo Caju Bike e efetuar o cadastro, antes de utilizar o serviço de retirada e devolução da bicicleta. Após o cadastro, o usuário tem acesso ao sistema que permite

comprar o passe diário ou mensal, observar as estações que tem bicicletas disponíveis e selecionar a estação de interesse (Figura 6).

Figura 6 - App CAJU BIKE



Fonte: Disponível em: <<http://www.cajubike.com/>>. Acesso em 18 de março de 2016.

É importante ressaltar que através deste sistema, o usuário pode realizar o número de viagens que desejar durante todo o dia, sendo que as viagens de até 60 minutos são gratuitas, desde que sejam realizadas com intervalo de pelo menos 15 minutos entre elas e, as viagens com duração de mais de 60 minutos serão tarifadas à parte, no valor de R\$ 5,00 por cada 30 minutos excedentes⁷. A bicicleta pode ser devolvida em qualquer estação disponível (Figura 7).

Figura 7. Processo de escolha da Estação 18 – Parque da Sementeira



Fonte: Adaptação dos Autores App CajuBike, 2015.

⁷ Op. Cit.

Percebe-se que a implantação do sistema público de bicicleta gerou uma nova dinâmica na cidade, uma vez que tem encontrado vários adeptos que buscam o sistema para a prática de atividade física, lazer ou, até mesmo, como um meio de transporte que permite o deslocamento entre lugares específicos da cidade. O uso da bicicleta se adequa ao consumo consciente dos lugares, uma vez que se constitui um meio de transporte sustentável, que não agride áreas naturais (ecossistemas, áreas de preservação, parques e reservas), possuindo um baixíssimo impacto ambiental, ausência de poluição (ar e sonora), facilidade e diminuição no tempo de deslocamento pelas trilhas e caminhos.

Embora nossas cidades sejam marcadas pela fragmentação e contradição urbanística, é preciso que surjam elementos de monitoramento e planos de ação dentro das perspectivas de um planejamento urbano mais amplo para iniciar uma discussão sobre a preservação da paisagem como patrimônio sociocultural coletivo, a acessibilidade e consequentemente, o direito de todos no processo de produção do espaço urbano de Aracaju. Desta forma, o cidadão e o turista poderá ter maior liberdade para deslocar-se pelas diversas áreas, otimizando assim, o tempo de acordo com suas necessidades e vontades (MACHADO, 2005).

CICLOTURISMO: EM BUSCA DE UMA ALTERNATIVA SUSTENTÁVEL

A existência de uma considerável malha ciclovária, pequenas distâncias entre os principais atrativos e topografia quase plana, apontam o uso da bicicleta na cidade de Aracaju como uma das características mais eficazes e propícias para sua exploração em diversos setores.

Neste sentido, buscamos evidenciar que a inexistência de políticas integradas de gestão da mobilidade urbana da cidade, num momento de reavaliação do plano diretor de desenvolvimento urbano (PDDU), o uso da bicicleta e a ampliação das ciclovias devem ser pautados como medidas integradoras da mobilidade municipal, uma vez que o município apresenta uma frota de 166.321 automóveis de passeio⁸ frente a uma população estimada de 632.744 habitantes (IBGE, 2015), ou seja, uma taxa de um veículo para cada quatro pessoas. Fato que compromete a qualidade ambiental e as expectativas de resolutividade dos problemas urbanos em curto prazo.

⁸ Fonte de dados: Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN - 2015. Levando-se em consideração somente os automóveis particulares de passeio, sem contar com os demais tipos. O número total é de 282.787 veículos cadastrados na cidade de Aracaju.

Dessa maneira, assim como propomos o uso da bicicleta como forma integradora do residente com sua cidade, apresentamos o cicloturismo como atividade complementar aos segmentos existentes na cidade de Aracaju.

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

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

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

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

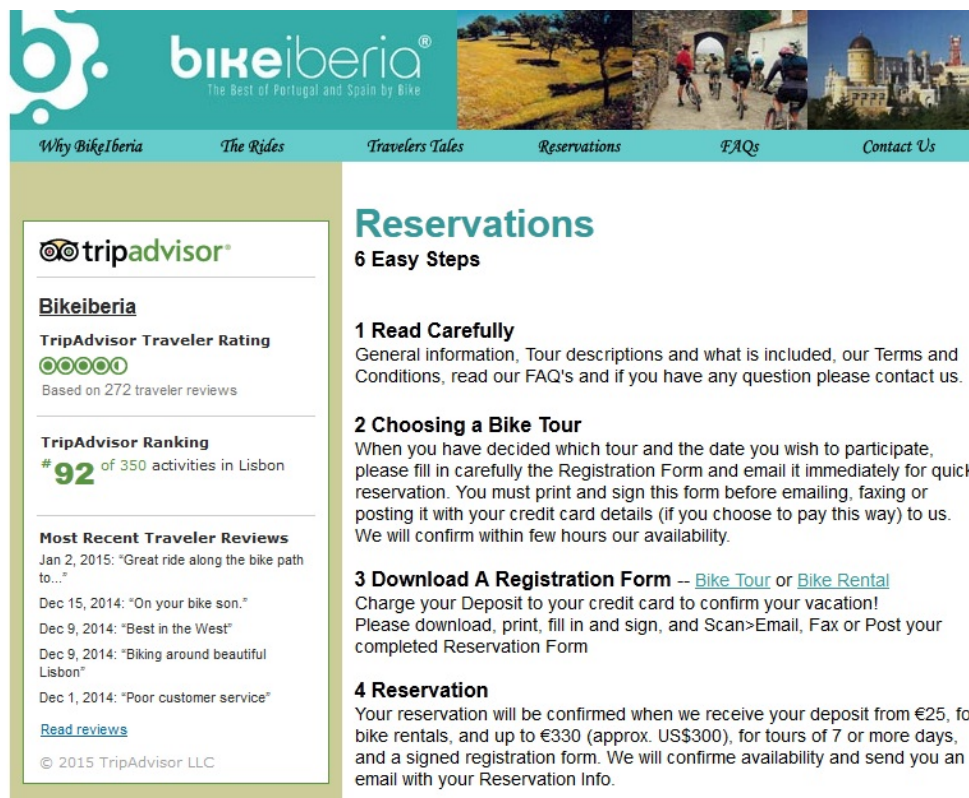
Muitos autores associam o cicloturismo a outros segmentos turísticos, a exemplo do turismo rural, ecoturismo, turismo de aventura, turismo cultural e gastronômico. Entretanto, abordaremos aqui o cicloturismo relacionando-o com o turismo de lazer, bastante apropriado para o turismo desenvolvido em áreas urbanas.

Para que o cicloturismo seja implantado com êxito torna-se de suma importância analisar a atual situação das ciclovias da cidade; a oferta de roteiros existentes e a demanda turística; as possibilidades de elaboração de novos roteiros; e, por fim, as ações governamentais que garantam a prática cicloturística.

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

Ao falarmos de roteiros de cicloturismo destacamos os países europeus, sobretudo os que estão inseridos na União Europeia, por apresentarem políticas institucionais concretas de promoção deste segmento. De fato, a Europa se destaca por promover e estruturar espaços voltados para o uso de bicicleta, principalmente, nas grandes cidades. Dentre os roteiros europeus, destacamos os “Caminhos de Santiago” caracterizado por ser uma peregrinação tradicional de percurso histórico e longo, em que uma parcela dos turistas opta por viajar de bicicleta. Atualmente existem várias empresas especializadas em aluguel de bicicleta para realização desta rota, inclusive na internet, a exemplo da “Bikeiberia” (Figura 8).

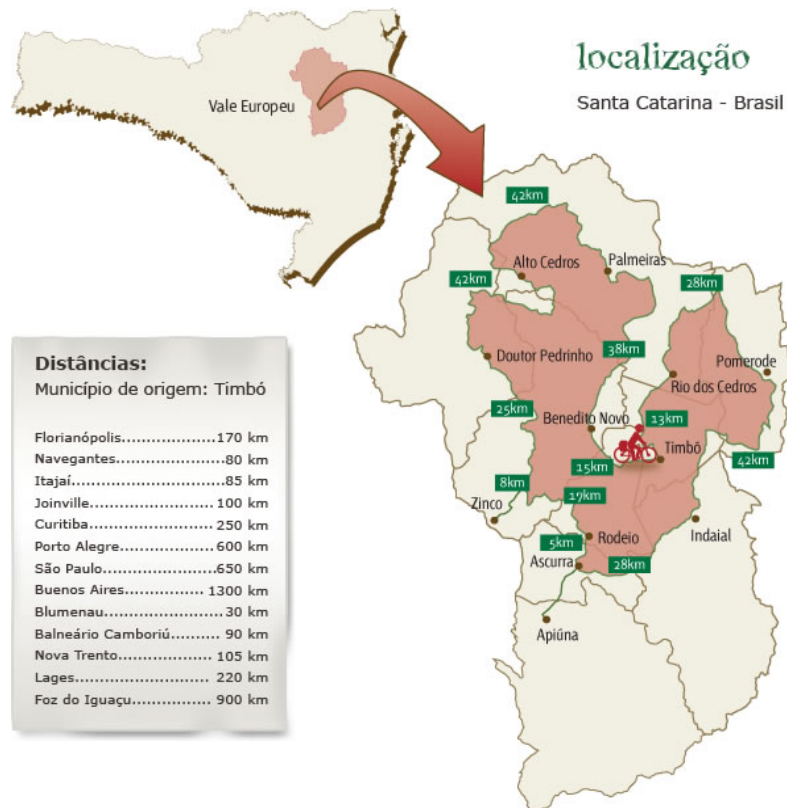
Figura 8. Site especializado em aluguel de bicicletas



Fonte: Disponível em: <<http://bikeiberia.com>>. Acesso em 16 de março de 2016.

No caso do Brasil, destacamos o Circuito Vale Europeu, em Santa Catarina, como um projeto elaborado e implantado com a finalidade de atender ao segmento do cicloturismo. Trata-se de um roteiro de 300 quilômetros de extensão com início e término na cidade de Timbó, abrangendo rotas em estrada de terra pelo interior de nove municípios da região do Vale Europeu (Figura 9).

Figura 9 - Circuito Vale Europeu



Fonte: Disponível em: <<http://cicloturismo.circuitovaleuropeu.com.br/roteiros/>>. Acesso em 16 de março de 2016.

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

Partindo desse princípio, podemos afirmar que o tipo de roteiro que mais se adequa a proposta de cicloturismo em área urbana é o *city tour* porque são roteiros menores e objetivam

permitir o turista conhecer os lugares de forma rápida e segura. Dentro dessa proposta, podemos citar a experiência da empresa europeia “Fat Tire Bike Tours⁹” nas cidades de Barcelona, Paris, Londres e Berlim que oferece o *city tour* a ser realizado através do uso da bicicleta.

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

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

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

Partindo desse pressuposto, pensar em roteiros cicloturísticos para a cidade de Aracaju é pensar em um novo segmento de mercado que auxiliará na diversificação da oferta turística da cidade. Como a cidade de Aracaju ainda não pode ser concebida como um destino turístico consolidado torna-se de fundamental importância à inovação e o uso da criatividade para elaboração de produtos que sejam competitivos no mercado atual.

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

⁹ Para mais informações acessar o site: <http://www.fattiretours.com/london/>

É importante ressaltar que a existência de uma normativa específica de balizamento das empresas de receptivo locais associada à implantação do Caju Bike pode converter o cicloturismo em uma nova estratégia para o turismo da cidade de Aracaju. As estações estão distribuídas em lugares de interesse turístico, a exemplo da Orla de Atalaia, onde estão localizados os principais hotéis da cidade e há grande fluxo de turista, Calçadão da Treze de julho e o Parque da Sementeira. Tais espaços são de suma importância para a atividade turística da cidade de Aracaju, pois através de suas visitas o turista poderá contemplar/ conhecer lugares diferentes do seu cotidiano e do seu entorno propiciando uma nova experiência. Muitas vezes os gestores públicos não percebem a importância desses espaços públicos para a sociedade e acabam não investindo em suas infraestruturas e em ações que motivem visitas a esses espaços.

Na capital sergipana é possível encontrar transporte público para esses espaços, porém este tipo de transporte (ônibus público) não atende de maneira satisfatória sequer aos residentes de Aracaju. Desta forma, dentro do contexto turístico, a experiência e a hospitalidade estariam comprometidas. Conforme Petrocchi (2009, p. 33), isso causa perda de competitividade,

Os acessos ao destino, o arranjo urbano da cidade, os modelos de construção, os parâmetros de ocupação do solo, a cenografia urbana, a sinalização turística, os serviços públicos de limpeza urbana, coleta e disposição de lixo e demais resíduos, os padrões dos equipamentos urbanos, o saneamento básico, o suprimento de energia elétrica, os meios de comunicação, os transportes públicos etc., todos esses itens são fatores de competitividade de um destino de turismo.

Desta maneira, acreditamos que a bicicleta poderá se converter em uma estratégia para o problema de mobilidade urbana, assim como também, uma alternativa de aproximação dos turistas aos lugares emblemáticos da cidade. Conforme aponta o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades, a integração da bicicleta aos modos coletivos de transporte é viável e de suma importância para a implantação do conceito de mobilidade urbana para construção de cidades sustentáveis (BRASIL, 2007). Este entendimento nos possibilita compreender a qualidade de vida da comunidade e dos visitantes, a partir do momento que poderão usufruir de práticas de lazer mais saudáveis e mais racionais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O cicloturismo é um modelo ideal de desenvolvimento responsável do turismo, adotado por inúmeros países no mundo, que já defendem a bicicleta como meio de transporte do futuro. O uso da bicicleta nas cidades como meio de transporte consagrado entre os habitantes, é

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

A elaboração e estruturação de roteiros turísticos ou ciclo rotas possibilitam o desenvolvimento ordenado do turismo nos municípios e regiões, tendo em vista que com o aumento da acessibilidade aos atrativos do destino, turistas e cidadãos demandarão a exploração de mais lugares e novas regiões, sejam na cidade ou no campo. Desta forma, o aumento da permanência do turista na cidade, por conseguinte, suscitará a movimentação de capital e divisas provenientes dos serviços turísticos correlatos.

Numa outra linha de análise, salientamos que os investimentos na ampliação de modais de transportes de forma integrada na cidade devem garantir a efetividade das diretrizes de mobilidade, a democratização do uso do espaço público e a ampla utilidade da infraestrutura viária, possibilitando encontros entre os cidadãos e seu patrimônio.

No caso da cidade de Aracaju, um novo plano diretor de desenvolvimento urbano (PDDU) e a emergência de um plano de mobilidade devem articular terminais de ônibus a bicicletários, onde as bicicletas advindas do sistema compartilhado e dos demais ciclistas possam integrar o usuário ao sistema de transporte público. O que possibilita integração econômica, menores custos para os cidadãos e menor carga de poluentes para o ambiente, além de contribuir com a diminuição da quantidade de veículos motorizados nas vias públicas.

Estas ações, associadas às campanhas de educação no trânsito, devem promover em médio e longo prazo, mudanças significativas no processo de implantação de qualquer proposta de plano de mobilidade urbana. Assim, para garantir o direito à cidade, em curto prazo a gestão municipal deve:

1. Criar ciclo rotas com a sinalização horizontal e vertical adequada;
2. Criar ciclo faixas;
3. Interligar as malhas ciclo viárias;
4. Ampliar os bicicletários e pontos de bicicleta compartilhada;
5. Utilizar de Sistemas Inteligentes de Informação (ITS);
6. Criar condições de acessibilidade aos espaços públicos pelos ciclistas e ciclo turistas;

Sabendo-se que a ampliação de direitos dos cidadãos passa por novas formas de olhar e planejar o espaço urbano, torna-se necessário o engajamento político dos atores sociais para divulgação e ampliação do uso da bicicleta pelos próprios habitantes e turistas, bem como a colocar em prática as diretrizes e instrumentos de lei de mobilidade à realidade da cidade para que os ciclistas e ciclo turistas possam se apropriar da cidade com tudo que ela pode oferecer.

REFERÊNCIAS

ALVES, P.; JUNIOR, Archimedes A. Raia. **Mobilidade e Acessibilidade Urbanas Sustentáveis: Gestão da Mobilidade no Brasil**. São Carlos- SP, 2012.

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

ARANTES, Antonio (org) **O Espaço da Diferença**. Campinas: Papirus, 2000.

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

BRASIL. **Estatuto da Cidade. Guia para implementação pelos municípios e cidadãos: Lei 10.257, de 10 de julho de 2001**. 3. ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2004.

_____. **Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana - SeMob. Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. 230 p. Brasília: 2007.

_____. **Ministério das Cidades. Mobilidade E Política Urbana: Subsídios para uma Gestão Integrada**. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Brasília, 2012.

_____. **Ministério das Cidades. Transporte e Mobilidade Urbana**. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Brasília, 2013.

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

CHEMIN, Beatriz Francisca. **Políticas públicas de lazer: o papel dos municípios na sua implementação**. Curitiba: Juruá, 2007.

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

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

GONZALO, Hernán; ROJO, Marta; MURGA, Pablo. **Los sistemas de bicicletas públicas: revisión de las principales experiencias en Europa**, 2008. Disponível em:

http://www.fundacionmovilidad.es:8080/_archivos/_upload/_archivos/Gonzalo.pdf Acessado em 04/09/14.

GREENE, D.; WEGENER, M. Sustainable Transport. **Journal Transport Geography**, v. 5, n. 3, p. 177-190, 1997.

GUDMUNDSSON, H; HÖJER, M. Sustainable development principles and their implications for transport. **Ecological Economics**, v. 19, p. 269-282, 1996.

LEITE, Carlos. **Cidades sustentáveis, cidade inteligentes: desenvolvimento sustentável num planeta urbano**. Porto Alegre: Bookman, 2012.

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

MELGAR, José María Olivar. El Cicloturismo. Deporte y cultura sobre la bicicleta. Cataluña, 1986. **Revista- apunts.com**. Sección técnico-profesional. Disponible en: <http://www.revista-apunts.com/es/hemeroteca?article=1230>.

PETROCCHI, Mario. **Turismo: planejamento e gestão**. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2009.

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

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

_____. Turismo sob a ótica da sustentabilidade. **Boletim Técnico do SENAC**. Rio de Janeiro, v. 30, n. 1, jan/abril, 2004.

Trabalho enviado em 27 de abril de 2016.

Aceito em 07 de setembro de 2016.