CARACTERIZAÇÃO DE UMA CICLORROTA TURÍSTICA NA REGIÃO METROPOLITANA DE JOÃO PESSOA

CHARACTERIZATION OF A TOURIST CYCLE ROUTE IN THE METROPOLITAN REGION OF JOÃO PESSOA

Pablo Brilhante de Sousa [1]
Gilson Barbosa Athayde Júnior[2]
Ricardo Almeida de Melo[3]
Raul Rosenhaim[4]

FORMATO PARA CITAÇÃO:

SOUSA, P. B.; ATHAYDE JÚNIOR, G. B.; MELO, R. A.; ROSENHAIM, R. Caracterização de um ciclorrota turística na Região Metropolitana de João Pessoa. In: ANAIS DO ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO. 4, 2023, João Pessoa, Paraíba. Anais. Rio de Janeiro: Planett, 2023. p. 89-108. ISSN 2965-3568.

[1] Universidade Federal da Paraíba.
[2] Universidade Federal da Paraíba.
[3] Universidade Federal da Paraíba.
[4] Universidade Federal da Paraíba.

REALIZAÇÃO:

PLANETT observatório do CICLOTURISMO

Urbala PEDAGOGIA

FOMENTO:

FapesQ·PB

RESUMO: O objetivo principal deste trabalho foi caracterizar uma ciclorrota turística na Região Metropolitana de João Pessoa. Para tanto, foi elaborado um formulário com descrição de aspectos em relação ao tipo de via, características (tipo de pavimento e relevo), pontos de apoio, interesse turístico, bem como a quilometragem de início e final de cada trecho com perfis homogêneos. Vale salientar que o trecho foi percorrido por 03 (três) usuários da bicicleta do sexo masculino, sendo 02 (dois) usuários frequentes, em que usam a bicicleta pelo menos três vezes por semana, e 01 (um) esporádico. Tais descrições foram objetivas, sem margem para o subjetivismo, conforme pode ser observado na seção de resultados. Foi possível perceber que os trechos em que ocorrem infraestrutura cicloviária permanente como ciclovias e/ou ciclofaixas estão predominantemente na capital paraibana. O poder público, com o intuito de incentivar caminhos mais seguros para o cicloturismo, poderá utilizar tais descrições, como a realizada neste trabalho, para levantar potenciais trechos que podem sofrer intervenções em prol da segurança cicloviária.

Palavras-chave: Cicloturismo; João Pessoa; ciclorrota turística.

ABSTRACT: The main objective of this work was to characterize a tourist cycle route in the Metropolitan Region of João Pessoa. For this, a survey was prepared with a description of aspects in relation to the type of road, characteristics (type of pavement and relief), support points, tourist interest, as well as the mileage at the beginning and end of each stretch with homogeneous profiles. It is worth noting that the stretch was traveled by 03 (three) male bicycle users, 02 (two) frequent users, who use the bicycle at least three times a week, and 01 (one) sporadic. Such descriptions were objective, with no room for subjectivism, as can be seen in the results section. It was possible to notice that the sections, in which there is permanent cycling infrastructure such as cycle paths and/or cycle lanes, are predominantly in João Pessoa. The government, with the aim of encouraging safer paths for cycling tourism, may use such descriptions, such as the one carried out in this work, to raise potential stretches that may be interventions in favor of cycling safety.

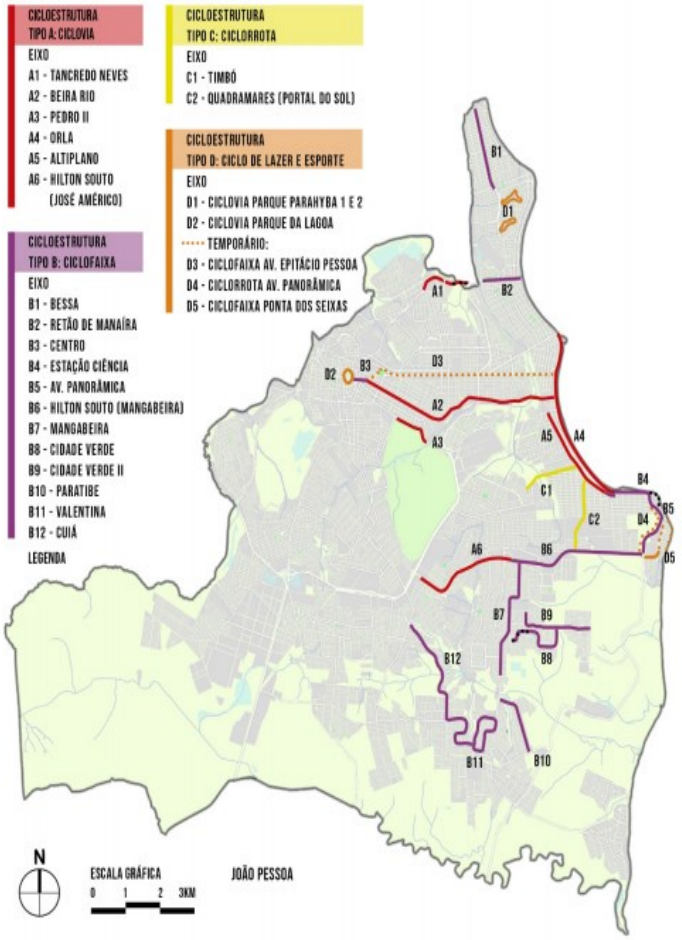
Keywords: Cycle tourism; João Pessoa; tourist cycle route.

INTRODUÇÃO

João Pessoa é um município nordestino localizado no estado da Paraíba. Sua região metropolitana é formada por 12 municípios, que são: Alhandra, Bayeux, Caaporã, Cabedelo, Conde, Cruz do Espírito Santo, João Pessoa, Lucena, Pedras de Fogo, Pitimbu, Rio Tinto e Santa Rita. Ocupando uma área territorial de aproximadamente 2.800 km², possui população estimada em 1.290.223 habitantes para a região metropolitana no ano de 2020, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2018). Em direção ao litoral norte, em sequência, há as cidades de Cabedelo e Lucena, que juntamente com João Pessoa, constituem as áreas urbanas que compõem a ciclorrota turística deste trabalho.

Segundo o Plano Diretor de Mobilidade Urbana da Microrregião de João Pessoa de 2020 (João Pessoa, 2021), atualmente o sistema cicloviário da cidade de João Pessoa possui aproximadamente 71,5 km de extensão, cerca de 75% a mais do que os 40,7 km que possuía no ano de 2017, demonstrando que há continuidade na melhoria da oferta de infraestrutura cicloviária para a população. A Figura 1 apresenta um mapa com a localização e classificação da infraestrutura cicloviária existente em João Pessoa.

Figura 1: Mapa de localização e classificação da infraestrutura cicloviária de João Pessoa.



Fonte: Batista e Lima (2020).

Segundo Fernandes *et al* (2011), o município de Lucena era considerado um dos mais famosos destinos turísticos do estado da Paraíba, devido à pesca da baleia, único recanto do Brasil onde estes cetáceos eram processados em espetáculo aberto ao público. Com a proibição dessa atividade, a área passa a ser procurada pelo turismo de veraneio e como local de segundas residências, por oferecer aos visitantes diversos recursos paisagísticos, como praia, lagoas, piscinas naturais, estuários, falésias e as águas quentes do mar, e também por possuir uma diversidade de atrativos culturais como o Santuário da Guia e as Ruínas de Bonsucesso. Houve melhoria no acesso à cidade através da implantação das rodovias PB-025 e PB-019, permitindo a ligação rodoviária entre as cidades da região metropolitana, bem como o fortalecimento da travessia fluvial já presente entre Cabedelo e Lucena.

Cabedelo, por sua vez, é uma península situada entre o rio Paraíba do Norte e o Oceano Atlântico, constituindo-se na continuidade da orla marítima de João Pessoa, estreitando-se até o estuário, onde se dá o encontro do rio com o oceano e a respectiva travessia fluvial para Lucena. Pode-se transitar entre a capital paraibana e cidade de Cabedelo sem identificar com exatidão onde há a mudança de município, diferentemente do município de Lucena, onde há o estuário, que configura-se como barreira física entre os municípios.

Tanto Cabedelo quanto Lucena caracterizam-se por serem cidades que, apesar da proximidade da capital, apresentam pouco movimento nas suas vias urbanas, principalmente, no trecho turístico a ser apresentado no decorrer deste trabalho.

Desta forma, os três municípios caracterizam-se pela continuidade de caminhos possíveis de serem percorridos pelo modo cicloviário, através de infraestrutura cicloviária e/ou trânsito compartilhado com veículos automotores, em que o usuário poderá desfrutar de belas paisagens, conforme será descrito neste trabalho, que almeja como objetivo principal a identificação e caracterização inicial de uma potencial ciclorrota turística para fins de planejamento, que poderá ser divulgado para a população em geral.

METODOLOGIA

A implementação de ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas etc, ou mesmo a expansão de rede cicloviária, requer coleta de dados, a fim de analisar a demanda potencial de usuários, considerando uma série de fatores, incluindo a presença de infraestrutura (PROVIDELO e SANCHES, 2010; MALDONADO-HINAREJOS et al., 2014), identificar indicadores relativos ao sistema cicloviário urbano, caracterizando a qualidade das vias urbanas (MEDEIROS et al, 2019; FONSECA et al., 2018) e mensurar tais indicadores em campo, com objetivo de detectar trechos críticos e localizações potenciais de melhorias, bem como auxiliar a população no deslocamento diário para viagens utilitárias ou de lazer.

No entanto, identificar em campo determinados indicadores, com a finalidade de avaliar a qualidade da infraestrutura cicloviária e detectar trechos críticos segundo diversos critérios, pode ser uma tarefa onerosa e subjetiva a depender da extensão da rede cicloviária avaliada. Neste sentido, a proposta deste trabalho é descrever o trecho a ser percorrido através de critérios objetivos, com enfoque na identificação da situação atual para fins de caracterização de uma ciclorrota, levando em conta também o potencial turístico. O Quadro 1 a seguir representa o formulário utilizado na coleta de dados, adaptado de Traldi *et al* (2022).

Vale salientar que o trecho foi percorrido por 03 (três) usuários da bicicleta do sexo masculino, sendo 02 (dois) usuários frequentes, em que usam a bicicleta pelo menos três vezes por semana, e 01 (um) esporádico.

Dados gerais, como o nome do pedal, geralmente, dado sucinto que resume a atividade realizada ou o destino final, a data, o dia da semana, os horários de saída e término, bem como o tempo se ensolarado, nublado ou chuvoso, por exemplo, encontram-se no cabeçalho do Quadro 1 utilizado para a coleta.

Em seguida, há a divisão por trechos em que o pesquisador deverá inicialmente identificar a quilometragem de início e término e, para tanto, se faz necessário a marcação do trajeto através de um *GPS* acoplado na bicicleta ou mesmo um aparelho celular com aplicativo gratuito, como o

STRAVA, voltado para a atividade física em que marca-se a distância percorrida bem como a elevação sem custo algum. A quilometragem de término só deverá ser marcada quando há alteração no tipo de via, ou seja, se ciclovia, se ciclofaixa, se rodovia etc, e, desta forma, indicará o ponto de término de um trecho e o início do trecho subsequente com características homogêneas. Deverá ser identificado, sempre que possível, pontos de referência para os pontos de início/término.

Já as características em relação ao tipo de pavimento (asfalto, paralelepípedo, areia e terra compactada) e elevação (plano, ondulado e montanhoso) possuem campo específico no formulário. Tais informações servem de informação valiosa quanto ao esforço despendido em cada trecho percorrido e, como a ciclorrota foi percorrida por usuários com características distintas quanto ao uso da bicicleta, poderá servir de apoio para definir qual(is) trecho(s) deve haver maior espera em caso de grupos maiores de ciclistas.

Os pontos de apoio foram identificados como locais que, de certa forma, podem servir de hidratação e/ou alimentação para os ciclistas, e também para serviços de manutenção para a bicicleta, como oficinas e/ou borracharias.

Por fim, como se trata de um trabalho que almeja caracterizar inicialmente uma ciclorrota turística, os trechos identificados como de interesse turístico possuem campo específico no Quadro 1 e devem, preferencialmente, compor boa parte do trajeto total percorrido pelo ciclista para que, de fato, seja um percurso de lazer e turístico de interesse potencial por parte da população.

Quadro 1: Formulário de coleta de dados coletados nos trechos da ciclorrota turística

PESQUISA SOBRE CICLOTURISMO			
PEDAL:		TEMPO:	
HORÁRIO DE SAÍDA:		DATA:	
HORÁRIO DE TÉRMINO:		DIA DA SEMANA:	
TRECHO	INÍCIO (KM)	PT. DE REFERÊNCIA:	
	TÉRMINO (KM)	TIPO DE VIA (CICLOVIA, CICLOFAIXA, FAIXA COMPARTILHADA, VIA COMUM, RODOVIA ETC.)	
	CARACTERÍSTICAS (ASFALTO, PARALELEPÍPEDO, AREIA, TERRA COMPACTA, PLANO, ONDULADO ETC.)		
	PTS. DE APOIO (RESTAURANTES, VENDA DE COCÔ/CALDO DE CANA, OFICINAS ETC.)		
	INTERESSE TURÍSTICO (ORLA, SHOPPING, IGREJAS, MONUMENTOS HISTÓRICOS, FLORESTAS, MIRANTES ETC.)		
TRECHO	INÍCIO (KM)	PT. DE REFERÊNCIA:	
	TÉRMINO (KM)	TIPO DE VIA (CICLOVIA, CICLOFAIXA, FAIXA COMPARTILHADA, VIA COMUM, RODOVIA ETC.)	
	CARACTERÍSTICAS (ASFALTO, PARALELEPÍPEDO, AREIA, TERRA COMPACTA, PLANO, ONDULADO ETC.)		
	PTS. DE APOIO (RESTAURANTES, VENDA DE COCÔ/CALDO DE CANA, OFICINAS ETC.)		
	INTERESSE TURÍSTICO (ORLA, SHOPPING, IGREJAS, MONUMENTOS HISTÓRICOS, FLORESTAS, MIRANTES ETC.)		

Fonte: Adaptado de Traldi *et al* (2022).

RESULTADOS

A ciclorota foi percorrida no dia 10/02/2023 (sábado), em um dia ensolarado, com início a partir de um ponto turístico na orla de João Pessoa, o *Busto de Tamandaré*, que marca o limite entre as praias de Cabo Branco e Tambaú e também se encontra na extremidade de uma das principais vias urbanas da cidade, a Av. Epitácio Pessoa. O pedal foi chamado de *Mirante do rio Miriri*, que foi o destino final da atividade e que, a partir daquele ponto, houve o retorno ao Busto. A Figura 2, feita pelos autores a partir de uma imagem do *Google Maps*, mostra o trajeto percorrido de ida e volta, bem como a identificação das fotos tiradas em cada um dos trechos durante a ida. Nota-se que há superposição em boa parte dos caminhos percorridos e, desta forma, nesta seção será mostrado apenas todo o trajeto de ida, tendo o ciclista a opção de retornar majoritariamente pelo mesmo caminho.

Foi utilizado o aplicativo de celular *STRAVA* bem como GPS da marca *Garmin* em uma das bicicletas para marcação do percurso. Toda vez que havia parada, automaticamente, era cessado o tempo de movimentação e contabilizado apenas o tempo total de pedalada. O horário de saída foi às 05:35h, ressaltando que já havia a presença de iluminação do sol conforme foto da descrição do trecho 01. O término do pedal foi às 14:42, horário de chegada ao ponto inicial, totalizando 9h07min de pedalada e de movimentação igual à 4h28min. O ganho de elevação foi de 265 metros em aproximadamente 76 km com o trecho de ida muito próximo ao da volta.

Conforme vai ser possível perceber na descrição a seguir, boa parte do trajeto é plano com algumas subidas curtas.

Figura 2: Mapa da ciclorota turística, com identificação dos trechos, da travessia, monumentos históricos e mirante do rio Miriri.

Fonte: Google Maps, adaptado pelos autores.

Os Quadros 2 e 3 representam os trechos F01 e F02 e são de grande interesse turístico, com a presença de infraestrutura cicloviária, conforme já apresentado na Figura 1, que segregam o ciclista do trânsito de veículos automotores. Ademais, nestes trechos, há extenso pontos de apoio para hidratação e alimentação.

Quadro 2: Trecho F01, início da ciclorrota turística

Início: 0,00 km	Ponto de referência: Busto de Tamandaré	Foto 01 – feita pelos autores
Término: 1,30 km	Tipo de via: ciclovia	
Características do pavimento: concreto pigmentado; plano		
Pontos de apoio: diversos bares, restaurantes e quiosques		
Interesse turístico: orla de Tambaú		

Fonte: Elaborado pelos autores.

Quadro 3: Trecho F02

Início: 1,30 km	Ponto de referência: Largo da Gameleira	Foto 02 – feita pelos autores
Término: 3,09 km	Tipo de via: ciclofaixa	
Características do pavimento: asfalto; plano		
Pontos de apoio: diversos bares, restaurantes e quiosques		
Interesse turístico: orla de Manaíra		

Fonte: elaborado pelos autores.

O Quadro 4 – Trecho F03 apresenta segregação ao fluxo de veículos automotores entre 05:00 e 08:00hs, no entanto, é comum a presença de corredores de rua se exercitando na faixa, o que necessita de atenção especial por parte do ciclista.

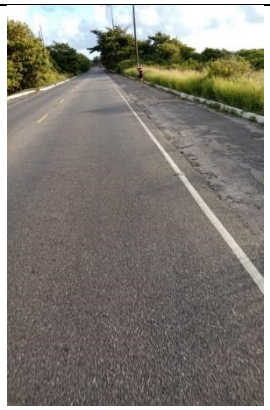
Quadro 4: Trecho F03

Início: 3,09 km	MAG Shopping	Foto 03 – feita pelos autores
Término: 8,05 km	Tipo de via: faixa compartilhada (exclusiva entre 05:00 e 08:00)	
Características do pavimento: asfalto; plano		
Pontos de apoio: alguns bares e restaurantes e quiosques		
Interesse turístico: orla do Bessa		

Fonte: Elaborado pelos autores.

Já o Quadro 5 – Trecho F04 é o primeiro trecho com tráfego comum com os veículos automotores e marca também o início do trajeto no município de Cabedelo, no entanto, tanto na ida como na volta o volume de veículos foi baixo. Ambos trechos apresentam vista para o mar, porém não contínuo como nas orlas de Tambaú e Manaíra.

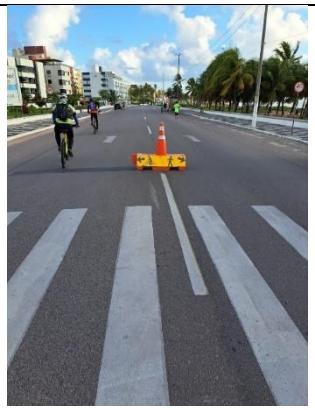
Quadro 5: Trecho F04

Início: 8,05 km	Ponto de referência: Final do Bessa 2	 Foto 04 – feita pelos autores
Término: 9,16 km	Tipo de via: via urbana comum	
Características do pavimento: asfalto; plano		
Pontos de apoio: diversos bares restaurantes e quiosques		
Interesse turístico: orla da praia de Intermares		

Fonte: Elaborado pelos autores.

O tráfego comum com os veículos automotores permanece, no trajeto de ida, por um pouco mais de 01 (um) km e, em seguida, a via novamente passa a ser compartilhada e, desta vez, unicamente por ciclistas e pedestres conforme é possível perceber pela foto presente no Quadro 6 – Trecho F05. Também neste trecho é possível ter vista contínua do mar, trazendo belas imagens de uma manhã ensolarada no dia da coleta.

Quadro 6: Trecho F05

Início: 9,16 km	Ponto de referência: Orla de Intermares	 Foto 05 – feita pelos autores
Término: 10,54 km	Tipo de via: faixa compartilhada (exclusiva entre 05:00 e 08:00)	
Características do pavimento: asfalto; plano		
Pontos de apoio: alguns bares e restaurantes e quiosques		
Interesse turístico: orla da praia de Intermares		

Fonte: Elaborado pelos autores.

No Quadro 7 - Trecho F06 a via passa a ser compartilhada com veículos automotores, no entanto, tanto na ida como na volta, o volume de veículos pode ser considerado baixo.

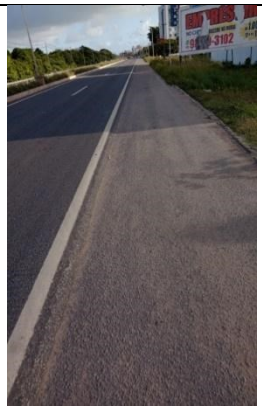
Quadro 7: Trecho F06

Início: 10,54 km	Ponto de referência: Final de Intermares	Foto 06 – feita pelos autores
Término: 13,32 km	Tipo de via: via urbana comum	
Características do pavimento: asfalto; plano		
Pontos de apoio: alguns bares restaurantes e quiosques		
Interesse turístico: orla da praia de Ponta de Campina e da praia do Poço		

Fonte: Elaborado pelos autores.

O primeiro trecho que foi considerado como *sem interesse turístico* foi o presente no Quadro 8 – Trecho F07, em que os ciclistas são obrigados a circular pelo acostamento de uma rodovia, no trajeto de ida, para chegar até o acesso ao terminal intermodal de passageiros de Cabedelo, onde há travessia de balsa até Lucena. No sentido contrário da BR-230, ou seja, de Cabedelo para João Pessoa, há a presença de ciclovia junto ao acostamento da rodovia, porém em péssimas condições e por este motivo é comum observar ciclistas circulando pelo acostamento da rodovia ao invés de trafegarem pela ciclovia.

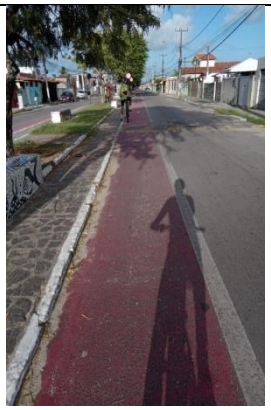
Quadro 8: Trecho F07

Início: 13,32 km	Ponto de referência: Viaduto na BR 230, de acesso à praia do Poço	
Término: 17,91 km	Tipo de via: acostamento de rodovia (BR 230)	
Características do pavimento: asfalto; plano		
Pontos de apoio: postos de combustível, lanchonetes e mercadinhos		
Interesse turístico: sem interesses turísticos		Foto 07 – feita pelos autores

Fonte: Elaborado pelos autores.

O Quadro 9 - Trecho F08 representa o acesso ao terminal. A Figura 3 apresenta a visão do estuário do rio Paraíba do Norte para um usuário que espera pela travessia.

Quadro 9: Trecho F08

Início: 17,91 km	Ponto de referência: via de acesso à balsa	
Término: 18,66 km	Tipo de via: ciclofaixa	
Características do pavimento: asfalto; plano		
Pontos de apoio: diversos bares restaurantes e quiosques		
Interesse turístico: Estuário do rio Paraíba do Norte		Foto 08 – feita pelos autores

Fonte: Elaborado pelos autores.

Figura 3: Visão de um usuário que espera pela travessia de balsa entre Cabedelo e Lucena.

Fonte: Autores.

A travessia ao município de Lucena, na ciclorrota turística proposta, é feita por uma única balsa que ocorre, normalmente, de hora em hora e dura aproximadamente 20 minutos. É importante que seja estipulado um tempo razoável para que o grupo de ciclistas realize o itinerário Busto de Tamandaré – Balsa de Cabedelo/Lucena em tempo hábil para comprar o bilhete e adentrar na balsa. Ciclistas acostumados com a rota levam entre 35 e 45 minutos quando não há intercorrências.

Nos Quadros 10 e 11 o trajeto já ocorre no município de Lucena e caracteriza-se pelo pouco movimento de veículos e intensa movimentação de ciclistas, já nas primeiras horas da manhã de um dia típico de final de semana. É comum observar ciclistas que chegam até a balsa com suas bicicletas acopladas em seus carros e iniciam a pedalada a partir de Lucena, após a travessia da balsa. O entorno do terminal intermodal de Cabedelo dispõe de vagas nas próprias ruas, favorecendo o estacionamento de veículos por horas até o retorno de seus proprietários. No caso deste trabalho, optou-se em identificar todo potencial turístico envolvendo a bicicleta como modo de transporte ao percorrer todo o trecho pela orla das cidades de João Pessoa e Cabedelo até chegar ao ponto de travessia para Lucena.

Quadro 10: Trecho F09

Início: 18,66 km	Ponto de referência: Ponto da balsa na praia de Costinha (Lucena)	Foto 09 – feita pelos autores
Término: 20,23 km	Tipo de via: via urbana comum	
Características do pavimento: asfalto; plano		
Pontos de apoio: posto de combustível e mercadinhos		
Interesse turístico: praia de Costinha		

Fonte: Elaborado pelos autores.

Quadro 11: Trecho F10

Início: 20,23 km	Ponto de referência: entroncamento (PB 019)	Foto 10 – feita pelos autores
Término: 22,36 km	Tipo de via: acostamento de rodovia (PB 019) e via urbana comum	
Características do pavimento: asfalto e calçamento; predominantemente plano, mas com aclive de 27 m para a igreja de NS da Guia		
Pontos de apoio: diversos bares restaurantes e quiosques		
Interesse turístico: Igreja de Nossa Senhora da Guia		

Fonte: Elaborado pelos autores.

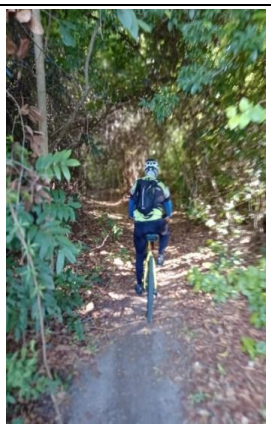
No trecho F10 está a primeira e maior subida a ser realizada durante o trajeto. O trecho em subida é curto, em torno de 400 metros, porém de 27 metros segundo o *STRAVA*. Como é curto, possibilita a caminhada por parte do ciclista menos preparado fisicamente, fato que ocorreu com o ciclista esporádico que realizou a pesquisa.

O ponto de interesse turístico é a Igreja Nossa Senhora da Guia. Segundo registros históricos, a Igreja surgiu em 1591 como uma capela fundada pela Ordem dos Carmelitas, com o intuito de catequização de indígenas. Junto com a capela, um convento também foi erguido, que pertenceu à mesma província dos carmelitas de Recife, Goiana e Paraíba. O conjunto sofreu influência direta da invasão holandesa, que ocorreu no século XVII. O templo atual começou a ser construído em 1730, bem como a demolição da antiga igreja que ocorreu em 1763, dando lugar a uma nova igreja poucos anos depois. É uma das igrejas mais singulares do Brasil, pois possui fachada, molduras das janelas, portais e altares talhados em pedra calcária, inclusive é a

única igreja do período barroco do Brasil que possui altar-mor esculpido em pedra. Com a saída dos carmelitas no século XIX, o local ficou abandonado. Após esse episódio, o convento foi demolido, contudo a igreja manteve-se conservada pelos devotos. Mais recentemente, a ordem do Carmo voltou a se responsabilizar pela igreja, e passou a reconduzir as funções religiosas do templo (Sanctuaria, 2023).

O primeiro trecho em terra inicia-se a partir do km 22,36, mostrado no Quadro 12 – Trecho F11, em que o trajeto ocorre em mata fechada e posteriormente em estrada contígua à mata. É um trecho curto, de menos de 1 (um) km, em que o ciclista em seguida retorna para o acostamento da rodovia PB-019.

Quadro 12: Trecho F11

Início: 22,36 km	Ponto de referência: Igreja de NS da Guia	
Término: 22,99 km	Tipo de via: trilha	
Características do pavimento: terra; plano/levemente ondulado		
Pontos de apoio: sem pontos de apoio		
Interesse turístico: trecho de mata atlântica		Fotos 11 e 11b – feita pelos autores

Fonte: Elaborado pelos autores.

Os trechos F12 e F13, dos Quadros 13 e 14, são caracterizados como um deslocamento de risco por parte do ciclista, pois há trânsito em acostamento em péssimas condições das rodovias PB-019 e PB-025. Como a proposição é caracterizar a ciclorrota turística atual e sugerir melhorias, recomenda-se que seja implantado nesses trechos uma ciclovia, minimizando os riscos aos usuários. Não há pontos de apoio, no entanto, é possível vislumbrar a paisagem com inúmeros coqueiros, como na Foto 13 feita pelos autores.

Quadro 13: Trecho F12

Início: 22,99 km	Ponto de referência: entroncamento da PB 019 com a PB 025	Foto 12 – feita pelos autores
Término: 25,21 km	Tipo de via: acostamento (em estado precário) de rodovia (PB-019 e PB-025)	
Características do pavimento: asfalto (precário no acostamento); predominantemente plano/levemente ondulado		
Pontos de apoio: sem pontos de apoio		
Interesse turístico: sem interesses turísticos		

Fonte: Elaborado pelos autores.

Quadro 14: Trecho F13

Início: 25,21 km	Ponto de referência: entroncamento da PB 019 com a PB 019	Foto 13 – feita pelos autores
Término: 28,96 km	Tipo de via: acostamento (em estado precário) de rodovia (PB 025)	
Características do pavimento: asfalto (precário no acostamento); predominantemente plano		
Pontos de apoio: sem pontos de apoio		
Interesse turístico: paisagem rural (coqueiral)		

Fonte: Elaborado pelos autores.

Após a saída da PB-025 inicia-se o último trecho, desta vez todo em terra, que irá culminar no destino final, o *Mirante do Rio Miriri*, passando por pontos de apoio e também pelas *Ruínas do Bonsucesso*. Salienta-se que em ambos os pontos de apoio foram paradas para hidratação e alimentação por parte do grupo de ciclistas. Foi possível o consumo de água de coco e refrigerantes no Bar "Arrocha o Nó", bem como o consumo de caldos diversos no restaurante "Aconchego do Thor". As fotos presentes no Quadro 14 mostram estes pontos de apoio e também da estrada percorrida.

Já a Figura 4 apresenta o trecho final até a chegada ao restaurante, em que o trajeto é bem agradável e com a presença de sombra.

Quadro 14: Trecho F14.

Início: 28,96 km	Ponto de referência: saída da PB 025 para assentamento Oiteiro de Miranda	
Término: 38,66 km	Tipo de via: via rural comum	
Características do pavimento: terra; vários declives e aclives com inclinação mediana		
Pontos de apoio: Bar Arrocha o Nó; Bar e Restaurante Aconchego do Thor.		
Interesse turístico: paisagem rural (coqueiral; canavial, trecho de Mata atlântica, ruínas da Igreja de Nossa Senhora de Bom Sucesso, Mirante do rio Miriri)		Foto 14, 14b, 14c e 14d – feita pelos autores

Fonte: Elaborado pelos autores.

Figura 4: Trecho final em mata até o Restaurante Aconchego do Thor.

Fonte: Autores.

O caminho do restaurante "Aconchego do Thor" até as *Ruínas do Bonsucesso* é curto, menos de 300 metros. Na Figura 5 é possível observar este monumento histórico.

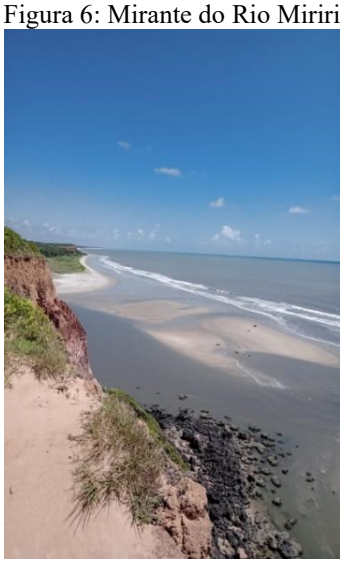
A igreja de Bonsucesso, também da Ordem dos Carmelitas, foi construída em 1789 com características da arquitetura rural do Brasil no século XVIII. Atualmente, existem apenas ruínas da igreja, sem a coberta e apenas com as paredes, e parte dessa estrutura é sustentada por uma gameleira. Apesar disso é bastante visitada, recebe moradores da região, bem como devotos de Nossa Senhora do Bonsucesso, os quais podem contemplar uma imagem atual da santa próximo ao antigo altar (iPatrimônio, 2023).

Figura 5 – *Ruínas do Bonsucesso*

Fonte: autores.

Por fim, a Figura 6 representa a paisagem do belíssimo *Mirante do Rio Miriri*, destino final da caracterização desta ciclorrota turística. Vale a pena destinar alguns minutos para o registro fotográfico e através de filmagens deste cartão postal da Paraíba.

Figura 6: Mirante do Rio Miriri



Fonte: Autores.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo principal deste trabalho foi caracterizar uma ciclorrota turística na Região Metropolitana de João Pessoa. Para tanto, foi elaborado um formulário com descrição de aspectos em relação ao tipo de via, características (tipo de pavimento e relevo), pontos de apoio, interesse turístico, bem como a quilometragem de início e final de cada trecho com perfis homogêneos. Tais descrições foram objetivas, sem margem para o subjetivismo, conforme pode ser observado na seção de resultados.

Em relação ao esforço despendido por parte dos ciclistas participantes, ressalta-se que a maior parte do trajeto foi plano, acima de 95%, e em boas condições de deslocamento nos trechos em terra, permitindo que usuários esporádicos da bicicleta possam realizar sem problemas a ciclorrota turística, como aconteceu com um dos membros da pesquisa. É importante lembrar que qualquer atividade física deve ser realizada mediante avaliação médica prévia, atestando a liberação para executá-la. No caso da ciclorrota turística feita, qualquer usuário, desde que esteja com o *checkup* médico em dia, conseguirá realizá-la sem problemas. Ademais, caso apenas haja interesse nos monumentos históricos, ou seja a igreja Nossa Senhora da Guia e as *ruínas do Bonsucesso*, e no *Mirante do Rio Miriri*, além de percorrer trechos junto à mata em estradas de terra, a ciclorrota poderá ser reduzida apenas ao trecho entre a balsa e os pontos de interesse, totalizando 40 km ida e volta.

Foi possível perceber que os trechos, em que ocorrem infraestrutura cicloviária permanente como ciclovias e/ou ciclofaixas, estão predominantemente na capital paraibana. O poder público, com o intuito de incentivar caminhos mais seguros para o cicloturismo, poderá utilizar tais descrições, como a realizada neste trabalho, para levantar potenciais trechos que podem sofrer intervenções em prol da segurança cicloviária. Os trajetos realizados em

acostamentos de rodovias, presentes nos Quadros 08, 11, 12 e 13, representam os trechos mais suscetíveis à acidentes envolvendo ciclistas e veículos automotores em virtude de serem estreitos e/ou inexistentes e os pavimentos estarem em péssimas condições.

Trata-se de uma proposta inicial de caracterização de ciclorrota turística que poderá, em estudos futuros, levantar aspectos presentes na Norma ABNT NBR 15509-2:2017, que estabelece a classificação de percursos para o cicloturismo, bem como relacionados à sensação de calor percebido bem como a influência dos ventos predominantes no momento da atividade, por exemplo. Grupos maiores de ciclistas, composto tanto por mulheres como homens, podem também servir para composição de análises estatisticamente significativas para parâmetros subjetivos como a percepção do calor, do esforço despendido e da influência de ventos no momento da pedalada.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT NBR 15509-2: 2017. Cicloturismo Parte 2: Classificação de percursos.

BATISTA, D. G. P.; LIMA, E. R. V. Índice de avaliação da qualidade de infraestruturas cicloviárias: um estudo em João Pessoa-PB. **urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, 12. 2020. DOI: https://doi.org/10.1590/2175-3369.012.e20190086. Acesso em: 10 de julho, 2021.

FERNANDES, L. J.; SASSI, R.; RODRIGUES, E. V. L. Gestão costeira e desenvolvimento urbano do município de Lucena (PB-Brasil): Uma proposta de planejamento ambiental usando o Processo Analítico Hierárquico. **Revista de Gestão Costeira Integrada - Journal of Integrated Coastal Zone Management**, vol. 11, núm. 2, 2011, pp. 219-232.

FONSECA, N. F. da S.; MANZATO, G. G.; TEIXEIRA I. P.; RODRIGUES DA SILVA, A.N. Um índice para a caracterização da oferta de infraestrutura cicloviária. Anais do 32º Congresso Nacional de

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. (2018). João Pessoa panorama. Disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/joao-pessoa/panorama. Acesso: 24 de março, 2021.

iPatrimônio. Lucena – Igreja de Nossa Senhora do Bom Sucesso. 2023. Disponível em: https://www.ipatrimonio.org/lucena-igreja-de-nossa-senhora-do-bom-sucesso/#!/map=38329&loc=-6.877289677773363,-34.89664036311209,17. Acesso em 27 de março, 2023.

JOÃO PESSOA. P2b - Relatório do Diagnóstico Técnico: Fase II - Outubro/2021. Prefeitura Municipal de João Pessoa, PMJP. Disponível em: http://pdjp.com.br/wp-content/uploads/2021/10/115_2021.10.08_P2b_DIAGNOSTICO-TECNICO.pdf. Acesso em 08 de agosto de 2022.

MALDONADO-HINAREJOS, R.; SIVAKUMAR A.; POLAK J. W. Exploring the role of individual attitudes and perceptions in predicting the demand for cycling: a hybrid choice modelling approach. **Transportation**, v.41, n. 6, p. 1287-1304, 2014.

MEDEIROS, R. S. ; MELO, R. A. ; SOUSA, P. B. Uso de Indicadores para Avaliação do Sistema Viário Urbano. In: 33º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, 2019, Balneário Camboriú-SC. Anais do 33º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes - 2019.

Pesquisa e Ensino e Pesquisa em Transporte, ANPET, Gramado, v.1, p. 2630 – 2641, 2018.

PROVIDELO, J. K.; SANCHES, S. da P. Percepções de indivíduos acerca do uso da bicicleta como modo de transporte. **Transportes**, 18(2). 2010. https://doi.org/10.14295/transportes.v18i2.424. Acesso em 21 de julho, 2021.

SANCTUARIA. **Histórias, fotografias e significados das igrejas mais bonitas do Brasil: Igreja de Nossa Senhora da Guia - Lucena, Paraíba.** 2023. Disponpivel em: https://sanctuaria.art/2015/04/25/igreja-de-nossa-senhora-da-guia-lucena-pb/. Acesso em 27 de março, 2023.

TRALDI, W. A.; MARQUES, S. F.; PITOMBO, C. S.; SOUSA, P. B.; MELO, R. A. Avaliação da Infraestrutura Cicloviária e Interpolação Espacial de seus Indicadoresde Qualidade: uma Abordagem Baseada em Análise Hierárquica e Geoestatística. **Revista Brasileira de Cartografia**, vol. 74, n. 4, 2022. DOI: https://doi.org/10.14393/revbrascartogr. Acesso em: 14 de maio, 2023.