



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PAMPA – CAMPUS JAGUARÃO**  
**CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM GESTÃO DE TURISMO**

**SULIMAN JABER SULIMAN AUDEH**

**BIKE TOUR: PEDAL TURÍTICO JAGUARÃO/ RS**

**Jaguarão**

**2018**

**SULIMAN JABER SULIMAN AUDEH**

**BIKE TOUR: PEDAL TURÍTICO JAGUARÃO**

Trabalho de Projeto Aplicado apresentado ao  
Curso Superior de Tecnologia em Gestão de  
Turismo da Universidade Federal do Pampa -  
Campus Jaguarão.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Ma. Vanessa Eliza Fischer.

**Jaguarão**

**2018**

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço em primeiro lugar a minha família que me ajudou e deu incentivo em todas as horas, a meu afilhado (filho) que é meu companheiro que anda sempre comigo inclusive nas horas em que eu estava elaborando trabalhos, ele estava sempre lá fazendo bastante bagunça.

Agradeço também a todos os professores com que tive o prazer de conviver em sala de aula e em especial a prof. Ma. Vanessa Eliza Fischer que foi minha orientadora neste projeto aplicado, a qual não poupou esforços para me direcionar no caminho correto acreditando em minha capacidade, e que eu conseguiria completar essa etapa de minha vida. Um salve em especial a todos os meus companheiros de turma os quais formamos uma grande amizade.

E um agradecimento a UNIVERSIDADE FEDERAL DO PAMPA campus Jaguarão, seu corpo docente, administração e direção que incansavelmente me proporcionaram momentos muito especiais em minha vida, desde a sala de aula até as saídas de campo realizadas pela turma.

## **RESUMO**

Este estudo foi elaborado para a fomentação do turismo na cidade de Jaguarão, pois a criação desse roteiro turístico de bicicleta tem a finalidade de fazer com que os turistas tenham mais uma opção turística na cidade. O itinerário é diversificado passando por diversos pontos turísticos de Jaguarão, fazendo com que os turistas que estão realizando o roteiro possam conhecer a cidade de um outro ângulo. A metodologia para elaboração deste projeto foi uma pesquisa de abordagem qualitativa, de natureza aplicada, com pesquisas de objetivos descritivos onde foi aplicada uma pesquisa de campo. Após análise do referencial teórico e realização de testes do roteiro, o itinerário conta com seis atrativos e tem a distância de 6.4 km. Assim este projeto visa fomentar o turismo e incentivar a implementação da infraestrutura para ciclistas no município de Jaguarão.

Palavras chave: Cicloturismo. Roteiro. Bicicleta. Meio Ambiente. Jaguarão.

## **RESUMEN**

Este estudio fue elaborado para la promoción del turismo en la ciudad de Yaguarón, pues la creación de ese itinerario turístico en bicicleta tiene la finalidad de hacer que los turistas tengan otra opción turística en la ciudad. El itinerario es diversificado pasando por diversos puntos turísticos de Yaguarón, haciendo que los turistas que están realizando el itinerario puedan conocer la ciudad desde otro ángulo. La metodología para la elaboración de este proyecto fue una investigación de abordaje cualitativo, de naturaleza aplicada, con investigaciones de objetivos descriptivos donde se aplicó una investigación de campo. Después del análisis del referencial teórico y realización de pruebas del itinerario, el itinerario cuenta con seis atractivos y tiene la distancia de 6.4 km. Así este proyecto pretende fomentar el turismo y incentivar la implementación de la infraestructura para ciclistas en el municipio de Yaguarón.

Palabras clave: Cicloturismo. Guión. Bicicleta. Medio ambiente. Yaguarón.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Estação Bike Rio .....	24
Figura 2: Bike Rio .....	25
Figura 3: Praça Comendador Azevedo .....	27
Figura 4: Praça Dr. Acides Marques.....	28
Figura 5: Orla do Rio Jaguarão.....	29
Figura 6: Ponte Internacional Barão de Mauá .....	30
Figura 7: Ruínas da Enfermaria Militar .....	30
Figura 8: Trono do Sol.....	31
Figura 9: Mapa demonstrando o itinerário do projeto. ....	34
Figura 10: Modelo do Folder de Divulgação do Roteiro - Frente .....	36
Figura 11: Modelo do Folder de Divulgação do Roteiro – Verso .....	36
Figura 12: Modelo do Adesivo .....	37

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>9</b>
1.1 Objetivo Geral.....	10
1.2 Objetivos Específicos.....	10
1.3 Metodologia .....	11
<b>2. TURISMO .....</b>	<b>13</b>
2.1 Roteiros Turísticos .....	14
2.2 Cicloturismo.....	15
<b>3. MOBILIDADE URBANA .....</b>	<b>18</b>
3.1 Ciclovia .....	21
3.2 Sistemas de Bicicleta Compartilhada.....	23
<b>4. CONTEXTUALIZAÇÃO SOBRE JAGUARÃO.....</b>	<b>26</b>
4.1 Praça Comendador Azevedo .....	27
4.2 Praça Dr. Alcides Marquês .....	28
4.3 Orla do Rio Jaguarão.....	28
4.4 Ponte Internacional Barão de Mauá.....	29
4.5 Ruínas da Enfermaria Militar.....	30
4.6 Trono do Sol.....	31
<b>5. BIKE TOUR: PEDAL TURÍSTICO JAGUARÃO.....</b>	<b>33</b>
5.1 Itinerário – Bike Tour: Pedal Turístico Jaguarão.....	33
5.2 Detalhamento do Trajeto.....	34
5.3 Divulgação e Financiamento do Projeto .....	35
5.4 Possibilidades e Riscos do trajeto .....	38
<b>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>40</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>41</b>

## 1. INTRODUÇÃO

Os roteiros turísticos são produtos que tem como referência um ponto de saída e chegada, eles visam atender de forma individual ou coletiva. Os roteiros podem ser realizados caminhando, de bicicleta, de carro, de ônibus, etc. “A bicicleta é considerada um importante meio de transporte mundialmente” CICLOFEMINI (2010), pois estimula a qualidade de vida dos usuários através do esporte. Além de ser um meio de transporte silencioso, que não polui o ambiente.

A criação deste projeto aplicado para a cidade de Jaguarão visa fomentar o turismo por meio de um roteiro turístico de bicicletas. Demonstrando aos turistas uma forma de visitação à cidade com o uso da bicicleta para a mobilidade, estimulando o esporte e visando a qualidade de vida dos usuários de forma ecologicamente sustentável.

O projeto sugere um roteiro em que os turistas poderão se deslocar de acordo com o trajeto sugerido visitando pontos históricos locais como: a praça Comendador Azevedo, Praça Alcides Marques, Orla do Rio Jaguarão, Ponte Internacional Barão de Mauá, Ruínas da Enfermaria Militar e Trono do Sol. Além disso, a paisagem urbana e ambiental pode ser apreciada no decorrer do roteiro. O mesmo tem como prioridade a divulgação dos espaços que são pouco explorados pelos turistas, ou seja, os que tem um olhar de que a cidade é um local somente de passagem para compras no Uruguai, assim visa que os turistas tenham uma diferente interação com a cidade e o ambiente local.

A cidade de Jaguarão possui pouco incentivo para utilização de bicicletas, tanto por parte dos moradores quanto para os turistas, pois ainda não possui ciclovias, lojas de aluguel de bicicleta ou projetos para a disponibilização de bicicletas compartilhadas. A Ciclofemini (2010), que é uma escola de pilotagem de bicicleta, criadora e detentora de uma metodologia exclusiva de ensino para o uso da bicicleta com eficiência e cautela, mostra uma lista com os dez países mais amigos da bicicleta: 10º Índia, 9º Noruega, 8º Colômbia, 7º Alemanha, 6º Austrália, 5º Dinamarca, 4º França, 3º China, 2º Espanha e 1º Holanda. Assim, percebe-se que países, principalmente, os desenvolvidos estimulam o uso das bicicletas.

Na cidade do Rio de Janeiro existe um sistema de bicicletas compartilhadas chamado Bike Rio Itaú, que foi implantado pela agência de bancos Itaú na qual eu tive a oportunidade de poder experimentar. Essa experiência mudou bastante minha maneira de pensar, pois o mesmo além de ser um tipo de negócio, melhora a mobilidade urbana da cidade que implementar esse sistema, e facilita a vida dos turistas que querem passear na região.



Neste sentido, considerando a minha vivência como praticante do ciclismo e cicloturismo posso afirmar que a cidade de Jaguarão teria um enorme ganho se esse projeto aplicado fosse implantado, pois seria mais um atrativo para a cidade e fomentaria o turismo esportivo.

Esse projeto poderia ser implantado pela Prefeitura Municipal de Jaguarão ou por qualquer empreendedor. O setor público poderia fomentar um produto turístico sem custos aos usuários, pois o roteiro não necessariamente implica na participação de um guia como será explicado na proposta. O setor privado poderia ter interesse trabalhando com um roteiro comercializável, ou combinado com outro produto, por exemplo o aluguel de bicicletas.

A fim de atingir os objetivos deste trabalho serão apresentados os seguintes temas, na sessão dois: turismo, cicloturismo e roteiros turísticos, e na sessão três: mobilidade urbana ciclovia, bicicletas compartilhadas. Estas sessões visam apresentar um referencial teórico que suporta a proposta apresentada. Na sessão quatro uma contextualização sobre a cidade de Jaguarão, a fim de apresentar os pontos turísticos escolhidos neste roteiro. A sessão cinco apresenta a proposta Bike Tour: Pedal Turístico Jaguarão.

Como Jaguarão é uma cidade histórica e ainda não possui ciclovia, inspira-se em projetos de outros centros históricos como o de Ouro Preto, onde o Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN apoia a criação de ciclovias, apesar das restrições na mudança na estrutural das ruas. Assim, entende-se que o projeto também trará muitos benefícios para a cidade, que além de proporcionar um roteiro turístico para os visitantes também incentiva a criação de uma ciclovia, que causará uma melhoria na mobilidade urbana dos moradores da cidade. Neste sentido, a questão problema trabalhada neste projeto é: Como criar um roteiro turístico de bicicleta para Jaguarão?

### 1.1 Objetivo Geral

Propor a criação de um roteiro turístico de bicicleta para a cidade de Jaguarão, a fim de indicar uma possibilidade de acesso dos ciclistas aos pontos turísticos da cidade.

### 1.2 Objetivos Específicos

- Indicar um produto turístico na cidade utilizando bicicletas;
- Demonstrar outra forma de acesso a alguns pontos turísticos da cidade;

- Incentivar a criação de uma ciclovia para melhorar o deslocamento dos turistas e comunidade local;
- Incentivar o uso da bicicleta por parte dos turistas e da comunidade local;

### 1.3 Metodologia

A metodologia para o desenvolvimento deste projeto aplicado se deu por consulta em livros, artigos científicos, trabalhos científicos, pesquisas, dissertações. Os temas que serão estudados: turismo, rotas e roteiros, mobilidade urbana e o ciclismo. Gil (2008) explica que o objetivo fundamental da ciência é o alcance da autenticidade dos fatos, ou seja, que não se diferencia das demais formas de conhecimento.

Sendo assim, este trabalho é uma pesquisa de abordagem qualitativa, que segundo Gerhardt e Silveira (2009, p. 31) “não se preocupa com representatividade numérica, mas, sim, com o aprofundamento da compreensão de um grupo social, de uma organização”, ou seja, quem utiliza desse tipo de pesquisa busca a explicação do porquê das coisas e não a sua quantificação. A pesquisa qualitativa neste projeto visa buscar dados junto à prefeitura, em outros projetos de roteiros de bicicleta e verificar a possibilidade de aplicação dele na cidade, para onde o projeto é proposto.

De natureza aplicada, onde Gerhardt e Silveira (2009) explicam que a aplicação prática tem por sua vez a geração de conhecimentos e pode também envolver verdades e preferências locais. Visto que a intenção do projeto é verificar as possibilidades para aplicação do roteiro como produto turístico local.

A pesquisa tem objetivos descritivos, pois segundo Gil (2008, p 28.) “Pesquisas deste tipo têm como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis”, pois seu objetivo é descrever as características da população e dos turistas. Ainda, segundo Gil (2007, p. 44) “característicos desse tipo de pesquisa são investigações sobre ideologias ou aquelas que se propõem à análise das diversas posições acerca de um problema”. No caso roteiro de bicicleta serão estudadas as situações das ruas, e dos pontos turísticos, também serão realizadas pesquisas em livros, artigos e dissertações para identificar teoricamente quais são as melhores alternativas para o roteiro.

A fim de atingir os objetivos descritivos do trabalho será realizada uma pesquisa de campo, na qual Fonseca (2002) explica que “caracteriza-se pelas investigações em que, além da pesquisa bibliográfica e/ou documental, se realiza coleta de dados junto a pessoas”, podendo

assim efetuar um levantamento completo para que o projeto aplicado fique bem estruturado. Após a realização da pesquisa de campo foram realizados testes no roteiro proposto, para verificar tempo de percurso, condições das ruas, fluxo de automóveis.

## 2. TURISMO

A compreensão do turismo está além de só se imaginar viagens, para Becker (2006, p.2) “o turismo é uma marca do século XX, que oferece condições de realização para o desejo de conhecer novos ambientes, que para muitos autores, é inerente à condição humana”. Ainda para a mesma autora, “no Brasil o turismo já é um elemento importante na economia, embora seu crescimento tenha se dado de forma muito desordenada” (BECKER, 2006, p.3).

Para uma análise, é primordial saber a conceituação de turismo, que para Ignarra (2003) o Turismo é a união de serviços, indústrias e atividades, é uma indústria mundial que engloba viagens, transportes, hotéis, restaurantes e outros serviços utilizados pelos viajantes. E corroborando com essa ideia Andrade (2008, p. 38), afirma que “turismo é o conjunto de serviços que tem por objetivo o planejamento, a promoção e a execução de viagens, e os serviços de recepção, hospedagem e atendimento aos indivíduos e aos grupos, fora de suas residências”.

Ainda é importante fazer a reflexão na perspectiva da visão do que o cliente busca em sua realização pessoal com a viagem que pretende executar, que para “e esse desejo de conhecimento de novos ambientes, supostamente inerente à condição humana, que para uns seria, inclusive, um escape à sedentarização progressiva do homem” (BECKER, 2006, p.2).

O conceito de turismo, para a OMT (Organização Mundial do Turismo) diz o seguinte: “turismo é o conjunto de atividades praticadas pelos indivíduos durante as suas viagens e permanência em locais situados fora do seu ambiente habitual, por um período contínuo que não ultrapasse um ano, por motivos de lazer, negócios e outros” (OMT, 2018).

Então, percebe-se que para se ter turismo, precisa existir motivação, e aí entra os segmentos turísticos que delimitam políticas direcionadas para cada setor, realizando atividades e projetos específicos.

Para o Ministério do Turismo (MTUR) a segmentação é “entendida como uma forma de organizar o turismo para fins de planejamento, gestão e mercado”. Os segmentos turísticos podem ser estabelecidos a partir dos elementos de identidade, da oferta e também das características e variáveis da demanda (MTUR, 2006, p.61).

E nessa variação de segmentos turísticos, que se pode observar que os turistas estão buscando novidades no mercado turístico, fugindo do cotidiano e das ofertas saturadas no mercado, e entre as possibilidades de se ter algo novo, o turista acaba sendo direcionado de acordo com seu perfil à certos segmentos, como é o caso do cicloturismo, ecoturismo, turismo cultural, turismo ambiental e etc.

## 2.1 Roteiros Turísticos

No caso deste projeto aplicado, na cidade de Jaguarão onde sugere-se esse roteiro urbano de cicloturismo, na qual são identificados os locais de visitação e o tempo estimado do itinerário, que busca divulgar os elementos tursticos e das atrações da cidade.

Ainda na compreensão de BAHL (2004), ele afirma que um roteiro “se caracteriza pelo formato circular”, ou seja, um circuito, sempre tem como referência o ponto de saıda e chegada, na qual “os roteiros tursticos visam o atendimento individual ou coletivo”. Outro fator explicado por BAHL (2004)   o fato de em um roteiro buscar não passar duas vezes no mesmo ponto seja turstico ou localidade em caso de roteiros que visam passar por cidades.

Ainda para complementar essa ideia o mesmo autor diz que:

Um roteiro turstico resume todo um processo de ordena o de elementos intervenientes na efetiva o de uma viagem, podendo estabelecer as diretrizes para desencadear a posterior circula o turstica, seguindo determinados trajetos, criando fluxos e possibilitando um aproveitamento racional dos atrativos a visitar (BAHL, 2005, p.3).

Um aspecto ressaltado pelo o autor   ter um levantamento das potencialidades locais, se deve verificar como forma de complemento as suas atratividades de forma a elaborar um elo entre o começo e o final do roteiro. A fim de promover o interesse do turista em consumir o produto ofertado, ressalta-se ainda:

Através dos roteiros tursticos pode-se trabalhar uma gama muito ampla de atividades ligadas ao planejamento turstico espacial. Tem-se a oportunidade de se desenvolver uma série de produtos que atinjam  mbitos diferentes desde os roteiros que possuem uma vincula o espacial local até aqueles que podem abarcar aspectos mais macros associados a ofertar roteiros de cunho mais amplo. (BAHL, 2005, p.3)

  nessa gama de possíveis potencialidades, que se percebe o âmbito de se trabalhar desde um roteiro mais compactado que abranja somente um espaço delimitado em uma cidade, ou mesmo algo mais amplo que envolva diversas localidades com potencial turstico, visando o desenvolvimento do turismo.

## 2.2 Cicloturismo

A bicicleta no Brasil começa a ser utilizada no final do século XIX, época que chegaram os primeiros imigrantes europeus no Sul do país, época essa onde se deu o nascimento da primeira fábrica de bicicletas, a Casa Luigi Caloi como oficina especializada e importadora. E em 1949, lançando sua primeira bicicleta modelo Bianchi, aro 28 masculina, após essa data até os dias de hoje foram fabricados vários modelos (CALOI, 2018).

Na década de 1950, com a chegada das indústrias automobilísticas no Brasil, então houve uma enorme queda no uso da bicicleta nas principais cidades do país, como meio de transporte da população, sendo que ela era muito popular entre os trabalhadores comerciais e das áreas urbanas, que passaram a usar os ônibus que passaram a substituir os bondes (GEIPOT, 2001).

Bantel (2005) diz que como recurso de transporte democrático a bicicleta pode ser ofertada à população, efetuando assim a integração social das pessoas excluídas e oferecendo os seus direitos de habitantes das cidades.

Enquanto, Vasconcellos (2000) afirma que “as bicicletas são o meio mecanizado de transporte mais importante do mundo”, as bicicletas são utilizadas em maior quantidade na China e Índia, e em países desenvolvidos como Holanda e Japão. Ainda de acordo com Vasconcellos (2000) um dos graves problemas da bicicleta é o seu uso em vias públicas, portanto o autor ainda deixa claro que a mobilidade urbana é fundamental para todos os ciclistas e cidadãos.

Sendo que corrobora com essa a percepção de que se entende “a via pública como parte de um território urbano - altamente disputado - onde a ocupação de espaço pela bicicleta depende de um ambiente favorável ao seu uso” (XAVIER, 2011, p.107). O mesmo autor ressalta a importância de se possuir normas regulamentadoras e políticas públicas voltadas especificamente para o desenvolvimento do setor (XAVIER, 2011).

A utilização do espaço apropriado para a prática de atividades, bem como a exploração e ramificação dos segmentos turísticos, como é o caso do cicloturismo, que incorpora outros segmentos.

O cicloturismo é um segmento do turismo que movimenta outras cinco modalidades: o turismo rural, o ecoturismo, turismo de aventura, turismo cultural e gastronômico. Também é uma atividade do turismo de lazer que permite o exercício físico, contato com a natureza e a experiência de conhecer detalhes de lugares que seriam imperceptíveis em outros meios de transporte- (CARVALHO et al., 2013, p.64).

Já no entendimento de Schetino (2008) o cicloturismo é qualquer tipo de viagem ou passeio turístico fazendo o uso de bicicleta como meio de transporte, podendo ser realizadas tanto em grupos como sozinho, relatado em livros como nova e crescente demanda do mercado.

Ainda para colaborar com a ideia, Roldan (2000) diz que o cicloturismo é a prática de exercício físico em que a questão do percurso percorrido pelo ciclista tem uma estimativa de tempo, pode ser praticado por pessoas de qualquer idade ou sexo, sozinho ou em grupo, se dá em pedalar por meio urbano ou meio rural sem período ou época proposta.

É perceptível que o objetivo geral do segmento de cicloturismo é a utilização da bicicleta como o meio de locomoção como destaca o Carvalho et al. (2013, p.69) “espero a possibilidade de usar a bicicleta como meio de transporte em viagens, provocou a união entre o turismo e o ciclismo”. Assim, a formatação de pacotes para ciclistas desenvolve o setor, conforme:

O desenvolvimento de roteiros de cicloturismo pode atuar como vetor de diversificação da economia regional, geração de emprego, valorização da herança cultural, conservação do patrimônio (histórico, ambiental e cultural), divulgação da cidade e incentivo para a permanência de turistas mesmo em baixa temporada. (CARVALHO et al., 2013, p.64)

Entre outros fatores, mencionados pelo autor, um fato marcante está o seu levantamento sobre a preservação da natureza, que para ele pode-se “criar na comunidade e nos visitantes a conscientização sobre a importância da preservação ambiental, partindo de o princípio “conhecer para preservar” e, também, agir como meio de fixação da população rural, evitando o processo do êxodo” (Carvalho et al., 2013, p.63).

No entendimento de Duarte (2008) o cicloturismo é uma grade aliada na contribuição para o desenvolvimento das localidades como destaca:

O cicloturismo pode contribuir para o desenvolvimento socioeconômico das localidades e também para a construção da sustentabilidade, em longo prazo. Por isso, alguns países do mundo têm realizado o planejamento de seus produtos turísticos voltados para esse segmento. O processo ocorre de formas variadas nos diferentes países. Em alguns deles, ele tem sido coordenado pelo Estado e, em outros, por instituições ou um conjunto de instituições que têm como compromisso a construção da sustentabilidade. Muitas empresas também têm contribuído para seu desenvolvimento por meio do direcionamento de seus negócios para o segmento e de sua participação no planejamento e na gestão dos produtos (DUARTE, 2008, p.25).

E nessa mesma linha de pensamento Ruschel (2008) afirma que quando o cicloturismo acontece de uma forma mais ampla, como entre cidades, ele contribui para o desenvolvimento dos destinos em que cruza, como mostra:

A questão econômica do uso da bicicleta é uma área que ainda não foi bem estudada, porém, alguns trabalhos apresentam alguns números. O cicloturismo tem como fator

econômico marcante a distribuição de renda, já que os ciclistas costumeiramente consomem nas localidades por onde pedalam, além de se hospedarem frequentemente a cada 50 ou 60 km, conforme o planejamento e a capacidade física de cada viajante. Diferente de quem viaja de carro, os quais podem realizar viagens bastante distantes sem realizar paradas para abastecimento, alimentação ou hospedagem. (RUSCHEL, 2008, p.65).

No caso do cicloturismo local, a geração de renda poderá ser menor, pois os moradores locais poderão participar, limitando o gasto de consumo, pois não se terá que hospedar.

Tendo como base que Baldy (2018) relata que o Brasil se tornou rapidamente urbano: 88,4% da população reside nas cidades”. Os veículos tiveram um crescimento de “400% em duas décadas”, ou seja, a mobilidade das cidades não acompanhou tal crescimento por isso precisa ser adequada a evolução.

Porém é evidente que se precisa fazer um estudo detalhado como Ruschel diz:

O mercado cicloturístico é grande e complexo, necessitando um estudo prévio do perfil dos usuários e o estabelecimento de metodologias e conceitos, principalmente aos períodos de viagens dos cicloturistas, da frequência no uso da bicicleta durante o ano, o tempo e a distância a serem percorridos, são muitos dados a serem coletados e relacionados para poder mensurar e entender o impacto financeiro que o cicloturismo causa na economia. (RUSCHEL, 2008, p.68).

Para o fomento adequado e a qualificação do setor, tendo como premissa o objetivo de melhorar o desenvolvimento inclusive dos centros urbanos que se vem a pensar a readequação dos produtos ofertados e do melhoramento da qualidade de vida das pessoas, e esse processo para requalificação dos espaços urbanos através da melhoria da mobilidade urbana.



### 3. MOBILIDADE URBANA

O processo de desenvolvimento das cidades sem um planejamento específico, contribui para um crescimento desordenado, impactando diretamente na qualidade de vida da população, conforme destaque:

As cidades crescem, em geral, de forma acelerada, espontânea e de modo não planejado. Com isso passam a conviver com uma série de problemas, dentre eles a falta de infraestrutura urbana, sobretudo para a população de menor renda, e a degradação ambiental (DA SILVEIRA, 2010, p.8).

Sendo assim, atribuído a utilização dos espaços, é importante ser esclarecido que mobilidade não é apenas a circulação de automóveis conforme Pires et. al (2016), ocorre que a mobilidade é entendida de forma equivocada, se pensando somente no deslocamento de automóveis, deve-se pensar no deslocamento geral das pessoas no espaço urbano.

A mobilidade urbana vem contribuir com a reflexão do desenvolvimento dos espaços de forma sustentável, que visa inclusive a contribuição de se desenvolver práticas relacionadas ao turismo. Tendo como premissa que:

A avaliação de impactos é cada vez mais necessária em todos os campos de intervenções políticas para decidir sobre a utilização ótima dos recursos limitados de que se dispõe, a fim de intensificar a competitividade econômica, melhorar o ambiente e aumentar a coesão social das cidades. Neste sentido, a mobilidade sustentável é uma questão-chave. (CAMPOS, 2006, p.1)

Relacionando o pensamento de Campos (2006) com o turismo, entende-se que as atividades turísticas demandam a utilização dos mais variados meios de transporte. Assim, é necessário a reflexão sobre a diminuição dos impactos gerados pelo setor turístico e para isso é preciso refletir sobre “as medidas que associam o transporte ao desenvolvimento urbano e a equidade social em relação aos deslocamentos e as tecnologias e o modo de transporte a ser utilizado” (CAMPOS, 2006, p.1).

Ainda para Campos (2006):

O crescimento da população urbana tem como consequência um aumento da necessidade por mobilidade e para satisfazer esta demanda não será possível somente crescer em infraestrutura, haverá necessidade de se implantar estratégias que reduzam a demanda de viagens, principalmente por transporte individual e implantar sistemas de transporte coletivo mais adequados e associados ao contexto socioeconômico da região. Isto significa uma “oferta inteligente de transporte”, ou seja, atrair demanda para um sistema coletivo que atenda às necessidades da população (CAMPOS, 2006, p.6).

Assim, Campos (2006) explica que elementos devem ser considerados para melhorar a mobilidade urbana. O uso coletivo de meios de transporte auxilia na redução na quantidade de carros, espaços para estacionamento nos centros urbanos e tempo do usuário no trânsito. Ainda, o autor, indica a bicicleta como um transporte alternativo aos utilizados convencionalmente no turismo.

A preocupação com a adaptação dos espaços está diretamente relacionada com as áreas urbanas tendo como base que:

Entre 80 e 85% da população brasileira vive em áreas urbanas e como a poluição das cidades é causada principalmente pelas emissões veiculares, espera-se que a mobilidade urbana como um todo - e não apenas os transportes públicos, mas também políticas de restrição ao carro, o andar a pé e por bicicleta, possam fazer parte, literalmente, do plano setorial de transporte, enquanto ações transversais. (XAVIER, 2011, p.102).

Essas ações passam pela criação de políticas públicas voltadas para o desenvolvimento econômico, social e ambiental, com o propósito de incentivar a população a mudar os seus hábitos e tem a intenção de incentivar a utilização de um transporte, neste caso a bicicleta como um meio alternativo mais econômico, ambientalmente correto, que ainda, melhora as condições de saúde das pessoas que o utilizam.

No Brasil, apenas em 2012, se teve a aprovação de um plano de desenvolvimento relacionado a mobilidade urbana

Em janeiro de 2012, e após quase 17 anos de tramitação no Congresso Nacional, o Brasil passou a ter uma Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Instituída pela Lei n.12.587/2012, a Política define as diretrizes que devem orientar a regulamentação e o planejamento da mobilidade urbana nas cidades brasileiras. (RUBIM, LEITÃO, 2013, p.58)

Ainda para os mesmos autores, “nisso reside o maior mérito da Política: ao obrigar que os gestores das cidades priorizem e incentivem outros modais, ela claramente tenta corrigir a distorção na cultura do planejamento dos deslocamentos que ocorrem no país” (RUBIM, LEITÃO, 2013, p.58). Contudo isso impacta diretamente na ampliação de se incentivar o uso de um meio de transporte alternativo, que neste caso seria a bicicleta. Porém, quando analisados dados com relação a criação de políticas públicas para o desenvolvimento do setor, destaca-se que:

Faltam políticas públicas voltadas à construção de redes ciclo viárias nas cidades e espaços contínuos para a circulação das bicicletas, visando à configuração de rotas clicáveis. É extremamente precária a oferta de locais para estacionamentos, com segurança, mesmo em cidades que têm se destacado nessa área (DA SILVEIRA, 2010, p.63).

Percebe-se na explicação de Neto (2015) que mesmo existindo a legislação responsável por nortear as políticas e o setor, não é garantia de êxito o planejamento e implementação dos planos de mobilidade urbana.

A garantia de recursos destinados a municípios de menor porte, principalmente por meio de emendas parlamentares, não sugerem um incentivo aos municípios pequenos e acima de 20 mil habitantes para desenvolverem seus planos, menos ainda para instituírem leis específicas sobre o assunto. Esta última constatação é reforçada pela fragilidade tanto do estatuto da cidade quanto da lei da mobilidade de definir um instrumento legal de institucionalização do plano de mobilidade urbana (NETO et. Al, 2015, p.24).

Para Saboya (2007) houve um crescimento elevado no uso da bicicleta como meio de locomoção para atividades de lazer, trabalho e estudo, e deixa claro que é preciso um tratamento adequado para este meio de transporte.

Através de dados de 2007, do Ministério das Cidades à bicicleta era o transporte individual mais utilizado nos pequenos centros urbanos. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007 *apud* DA SILVEIRA, 2010, p.54). E nessa abordagem que vem se pensar a utilização da bicicleta como um transporte alternativo na realização de roteiros ligados ao turismo.

Ruschel (2008) diz que a bicicleta pode ser um aliado do turismo, por ser um veículo mais barato, se torna mais fácil de atrair os turistas a consumir o produto a ser ofertado. Essa fala é evidenciada no trecho:

A bicicleta como um equipamento turístico, proporciona a inclusão social das pessoas na atividade turística, por mais simples, próximo ou barato que seja. O interessante é que ela permita e proporcione ao ciclista conhecer diferentes da sua realidade, ou de sua cidade, gerando relacionamentos sociais e novas possibilidades para a inserção em atividades culturais, ao conhecimento e a educação (RUSCHEL, 2008, p.70).

E ainda para contribuir com essa ideia de Ruschel (2008), e refletir a respeito da utilização da bicicleta, como forma de produto turístico, com o propósito de utilizar em percursos de menor espaço, facilitando a livre criação de um espaço, sem ter um itinerário delimitado como em uma parte da cidade. Corroborando com essa ideia Saldanha et. al (2016, p.381) afirma que “detona-se o aumento do número de viajantes livres e independentes, pelo fato de não estarem delimitados a um itinerário”.

### 3.1 Ciclovias

O planejamento e criação de uma ciclovias passa pela compreensão da importância de aumentar a mobilidade urbana. A ciclovias de acordo com Código de Trânsito Brasileiro (2018) é definida como “pista própria destinada a circulação de ciclos, separada de circulação comum. Ou seja, para se possuir uma ciclovias a área destinada no espaço comum deve ser delimitada dando acesso exclusivo aos meios de transporte que se enquadram na legislação. Para Saldanha (2017):

A rede de mobilidade por bicicleta ou rede cicloviária de uma cidade deve ser planejada e projetada considerando, pelo menos, três aspectos: a forma, o uso e a função da via. A função da via estabelece uma relação de interdependência com os outros aspectos, ao reconhecer se o solo adjacente possui características residenciais, comerciais, de serviços, educacionais ou de lazer (SALDANHA, 2017, p.27).

O espaço de convivência, espaço público deve permitir o acesso de todos os meios de locomoção, se pensando no planejamento, podendo proporcionar a diversidade na utilização dos meios de transporte, com segurança, independente da classe social do morador e turista.

Quanto a demarcação e utilização do espaço em si, De Carvalho (2013) relata que o artigo 58º do Código de trânsito brasileiro elaborado em 1997, trata sobre regras de circulação, não só para ciclistas, mas também para agentes motorizados de trânsito:

Art. 58º, “nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido da circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores. Parágrafo único: a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa (DE CARVALHO, 2013, p.7)

Para uma compreensão sobre a rede cicloviária, Saldanha (2017) traz na sua metodologia, uma exemplificação de que existem instrumentos para contribuir para a análise de redes de ciclismo sendo que, ele aborda que são utilizados cinco critérios para análise de qualidade de rede cicloviária, e que os mesmos são passíveis de alinhamento, para se possuir uma compreensão mais clara e objetiva voltada para o cicloturismo urbano.

Para Saldanha (2017) a rede cicloviária é compreendida através de 5 critérios que são:

- Coerência: No seu entendimento, a mesma não deve ser exclusiva do ciclista, podendo ser compartilhada, porém deve ser delimitada o espaço. Quanto ao turismo, o autor diz que se deve pensar na sua potencialidade podendo ser mais que apenas um fator utilitário.
- Linearidade: Neste caso é pensando o trajeto de forma que possa diminuir o seu impacto, pensando na inclinação do roteiro, como por exemplo a dificuldade de se passar por um morro muito elevado.

- **Segurança:** Tem como base o número de acidentes que acontecem envolvendo ciclistas em uma rota específica, servindo de base para análise de dados de outro setor da cidade.
- **Atratividade:** Aqui se remete principalmente a segurança do espaço que o ciclista irá utilizar, bem como as ações de combate ao furto e proteção ao ciclista.
- **Conforto:** preza principalmente pelos fatores físicos do ciclista, bem como a influência dos fatores que estão no roteiro pesa diretamente na sua escolha. (SALDANHA, 2017, p.43-47)

Para a elaboração de um roteiro, deve-se utilizar critérios estabelecidos para manter a segurança do participante. Conforme De Jesus Santos et. al (2016) abordam que o ciclismo é um importante aliado para potencializar novos negócios, sendo que em algumas capitais já tem se adotado medidas para o controle de automóveis em áreas delimitadas, e isso está diretamente ligado ao plano de mobilidade urbana, para evitar acidentes e facilitar o deslocamento de bicicletas. O quadro 01 apresenta os países que mais utilizam a bicicleta no seu cotidiano, com algumas curiosidades de cada país. Este material foi elaborado de acordo com Ciclofemini (2017).

Quadro 01: Lista de Países que mais utilizam a bicicleta.

<b>Rank</b>	<b>País</b>	<b>Curiosidade</b>
1º	Holanda	A Holanda está no topo da lista, pois em certas partes de Amsterdam é exclusivamente de bicicleta.
2º	Espanha	Em função do programa Bicing de Barcelona que incentiva o uso maciço da bicicleta aumentando assim sua dedicação ao ciclismo, saúde e meio ambiente.
3º	China	As ruas de Pequim estão saturadas de tantas bicicletas, mas a mesma possui infraestrutura para comportar todas sem problemas.
4º	França	Possui o tour de France e o Vélib, e é onde possui a maior concentração de bicicletas públicas de aluguel.
5º	Dinamarca	Na cidade de Copenhague, se estima que aproximadamente um terço dos trabalhadores usem a bicicleta como meio de locomoção.
6º	Austrália	Todas as cidades da Austrália são de muito fácil locomoção, mas nada se compara a Perth na Austrália Ocidental que possui mais de 700 km de ciclovias.
7º	Alemanha	Berlim, está experimentando o boom da bicicleta
8º	Colômbia	Vem liderando o caminho entre os países latino-americanos com infraestrutura para bicicletas, especialmente em Bogotá.
9º	Noruega	Noruega mesmo com seu clima bem frio em alguns meses do ano, possui uma infraestrutura fantástica para o uso da bicicleta.
10º	Índia	As bicicletas continuam a ser um importante e necessário meio de transporte, e os ciclo turistas que vão para lá sentem na pele a vida de um indiano deslocando-se de um local para o outro.

Fonte: Adaptado de Ciclofemini (2017).

Com esses novos planejamentos de mobilidade urbana, surgem projetos que visam facilitar o acesso a bicicleta, como o caso da bicicleta compartilhada. No tópico a seguir será

apresentado o funcionamento dos sistemas de bicicleta compartilhada, que vem sendo implementados mundialmente.

### 3.2 Sistemas de Bicicleta Compartilhada

O sistema de bicicleta pública surgiu em Amsterdam (White bike) e para De Jesus et. al (2016), foi no final da década de sessenta, tendo relação com protestos de cidadãos da Holanda. Toda a discussão, se deu em torno de flexibilizar uma forma de tornar a cidade mais habitável. No seu início, o sistema não contava com pontos específicos para guardar a bicicleta, que ocasionava com o seu roubo, sendo posteriormente adaptado para o que hoje se conhece, tendo êxito na sua nova concepção.

A sua utilização está nos pontos com mais fluxos dos municípios e do mundo, sendo que o mesmo autor revela que “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” (DE JESUS SANTOS et al., 2016, p. 1808).

Existe um sistema que contribui para o desenvolvimento, seja agencias privadas financiadoras de projetos ou até mesmo instituições públicas que enxergam com bons olhos a forma de diminuir o impacto e facilitar a flexibilidade do transporte nas suas cidades. Como aborda a própria autora “é certo que muitas cidades utilizam de diferentes estruturas para atender às suas necessidades específicas” (DE JESUS SANTOS et al, 2016, p.1808).

O sistema é bem interessante e para locar uma bicicleta foram efetuados os seguintes passos: baixar para meu celular o app Bike Rio, onde tinha a opção de contratar o serviço por um dia ou por um mês, o pagamento é realizado com cartão de credito. O uso seria da seguinte maneira: você ativa o GPS do celular e entra no aplicativo para saber onde está o terminal do Bike Rio mais próximo de você, sendo assim quando chegar no terminal o aplicativo escolhe a bicicleta disponível e manda você adicionar o código que o aplicativo gerou para você liberar a bicicleta. A figura 01 apresenta um desenho gráfico de como é uma estação de bicicletas compartilhadas do Itaú.

**Figura 1: Estação Bike Rio**



**Foto:** <https://bikeitau.com.br/bikerio/conheca-o-bike-pe/> (2018)

A seguir, é apresentado o relato de uso do autor deste trabalho e seus familiares. “Eu e meus familiares nos deslocamos do terminal de Ipanema até o Jardim Botânico. Quando você quer entregar a bicicleta você efetua o mesmo procedimento de busca por um terminal e o aplicativo indicará a estação mais próxima que tenha lugar disponível para as bicicletas, pois as vezes estão lotados e ele o redireciona para outro terminal mais próximo. O aplicativo é bem completo, pois identifica qual bicicleta você pode usar, e quais estão com problemas como com pneu furado ou outros detalhes que a impeçam de rodar. As regras de uso da bicicleta limitam o tempo por até 60 minutos, mas é possível efetuar a entrega da bicicleta e retirar outra depois de 15 minutos. Caso o usuário não cumpra o tempo é cobrado um adicional por hora de uso, pois a “ideia é compartilhar”. A figura 02 apresenta a família utilizando o sistema de compartilhamento de bicicletas no Rio de Janeiro, RJ.

**Figura 2: Bike Rio****Foto: O Autor**

Esse sistema de bicicletas compartilhadas conecta-se com este projeto, pois se houver a implantação das bicicletas compartilhadas os turistas somente precisarão efetuar seus devidos cadastros para poder fazer uso de uma das bicicletas.

O turista na maioria das vezes não tem como transportar suas bicicletas em viagens, pois viajam acompanhados da família ou amigos, e não tem como transportar o equipamento para todos. Assim, o sistema de bicicletas compartilhadas faria a diferença, pois viabilizaria o acesso ao equipamento, fomentando assim o turismo e trazendo cada vez mais valor para a cidade. Com esse projeto da bicicleta compartilhada o turista tem a opção de alugar sua própria bicicleta e assim além do roteiro poderá usufruir de outros destinos da cidade, não precisando usar seu veículo, trazendo assim benefícios para o meio ambiente e para o trânsito de Jaguarão.



#### 4. CONTEXTUALIZAÇÃO SOBRE JAGUARÃO

A cidade que é limite entre as fronteiras Brasil-Uruguai, está no extremo sul do Brasil integrante da região turística da Costa Doce que conta com 27.931 habitantes conforme dados do IBGE (2018). Foi elevada a cidade no dia 23 de novembro de 1855 como mostra nos registros, “Acreditava-se que a lei já estivesse sancionada, fato que ocorreu pouco tempo depois, no dia 23 de novembro de 1855, quando a vila estava afundada no caos provocada pela epidemia de cólera morbos, detectada oficialmente no município no dia 21 deste mês. (DUARTE MARTINS, 2002, p.120).

Um dos motivos que contribui para a elevação e o desenvolvimento urbano do município foi o aumento de viajantes que já cruzavam a fronteira naquela época, como o mesmo autor retrata:

A década de 50 será chave no processo de desenvolvimento urbano do município. Um clima de otimismo se percebe em várias áreas da produção que vai recuperando-se e estendendo a outras atividades. A abertura em 1855 de um hotel com “salas e quarto muito bem mobiliados” (...) é justificada em um anúncio local pelo crescimento do número de viajantes que circulavam por aquela fronteira internacional (DUARTE MARTINS, 2002, p.115).

A cidade possuía nos seus contrastes o potencial para atrair viajantes, principalmente por ser rota de passagem entre os limites da fronteira. A cidade se desenvolveu através de dois pontos principais: “a cidade cresce fisicamente a partir da movimentação das duas praças: a Praça Militar, ponto central da cidade, que funcionava de caráter político e social e a Praça do Desembarque, onde se localizava o movimento comercial” (DUARTE MARTINS, 2002, p.110).

Em 1988, a cidade de Jaguarão por meio do Projeto Jaguar, com o objetivo de inventariar o patrimônio arquitetônico local, um projeto foi desenvolvido em parceria entre a Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal de Pelotas, a Prefeitura Municipal e o IPHAN. Demonstrando assim que se possuía a preocupação em manter viva a história do município através de seus casarões (IPHAN, 2010).

Após passado mais de um século, Jaguarão tenta se reinventar através da exploração do turismo, se utilizando de políticas voltadas para a requalificação do espaço urbano, restaurando seus principais atrativos. Tendo tombado o seu conjunto arquitetônico no ano de 2010 com mais de 800 prédios, a cidade preserva os seus traços como mostra o trecho do dossiê de tombamento:

Jaguarão apresenta uma série de elementos que a caracterizam e a tornam significativa para a compreensão da história de ocupação do território do Rio Grande do Sul, da

definição das fronteiras do Brasil, e também da cultura platina, que extrapola os limites da fronteira política brasileira e se relaciona com os países vizinhos, notadamente o Uruguai, a Argentina e o Paraguai. (IPHAN, 2010, p.141)

E nessa onda de preservar Jaguarão se apropria da sua história para fomentar o turismo através dos seus principais pontos históricos. A fim de contextualizar os pontos históricos que serão visitados no roteiro proposto neste trabalho, a seguir é apresentado um breve descritivo dos seguintes locais: (I) Praça Comendador Azevedo; (II) Praça Alcides Marques; (III) Orla do Rio Jaguarão; (IV) Ponte Internacional Barão de Mauá; (V) ruínas da Enfermaria Militar; (VI) trono do sol.

#### 4.1 Praça Comendador Azevedo

Esta praça hoje denominada de Comendador Azevedo, é um importante símbolo do município, além de histórico de acordo com Ferreira (2015) a praça localizada na avenida 27 de janeiro, próximo ao antigo cinema da cidade. Essa é a praça que as pessoas mais frequentam na temporada de frio, pois a mesma é considerada a praça de inverno da cidade de Jaguarão. A figura 02, apresenta a visão parcial da praça vista pela rua 27 de Janeiro. Neste local também são realizadas algumas mateadas na temporada de inverno, onde no mesmo evento são realizados shows de música com bandas contratadas, não podendo esquecer que a praça já possuiu vários nomes:

Já foi chamada de Praça do “Doze” em referência a existência do 12º Regimento de Cavalaria, ali localizado por volta de 1872 a 1878. Depois, Praça do Nono, pois defronte também esteve o 9º Regimento de Cavalaria Independente (9º RCI). Mais tarde chamada de Campo de Harmonia, pois ali jogou durante algum tempo os atletas do Sport Club Harmonia e ainda “Campinho do IPA” (Instituto Porto Alegre), quando este terreno esteve emprestado a este estabelecimento. Além de todos esses nomes, foi chamada Praça Dom Afonso, denominação esta, recebida em 24 de março de 1846. (FERREIRA, 2015, jornal meridional).

**Figura 3: Praça Comendador Azevedo**



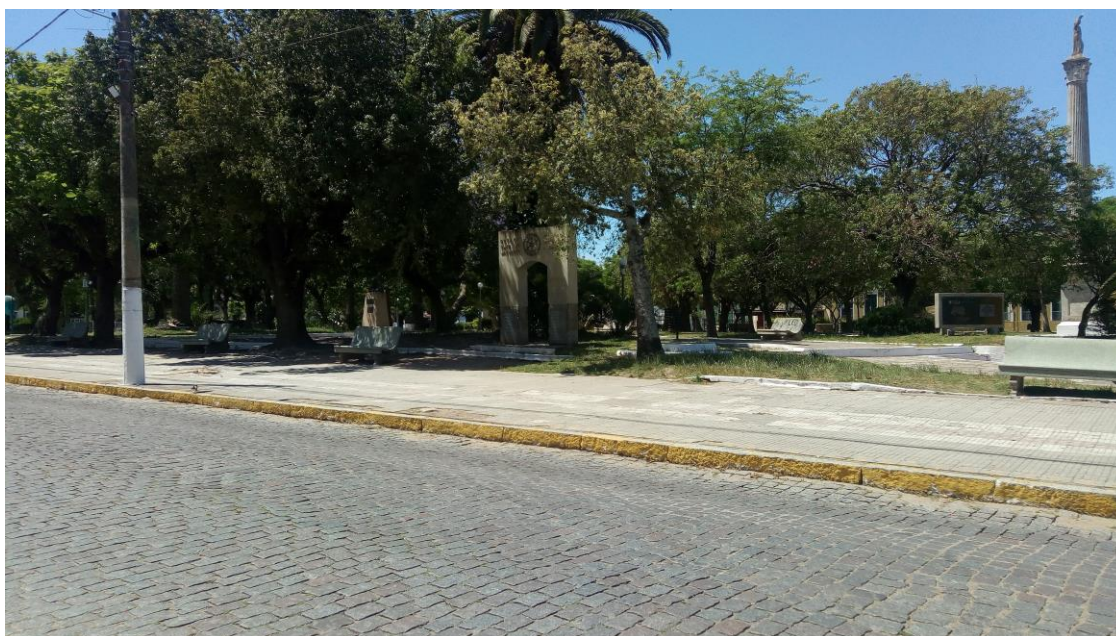
**Foto: O Autor**

#### 4.2 Praça Dr. Alcides Marquês

Localizada no centro da cidade de Jaguarão, a praça Dr. Alcides Marques que ainda de acordo com a página oficial da prefeitura de Jaguarão (2018), leva esse nome em memória ao eminente médico e político Jaguarenses Dr. Alcides Marques. Foi por muito tempo, um local de depósito bélico do exército. Teve os nomes de independência e praça 13 de Maio, antes da atual denominação.

Em sua frente está situada à Igreja Matriz do Divino Espírito Santo e, por isso, é denominada popularmente de praça da Matriz. A mesma é considerada a praça de verão da cidade de Jaguarão, pois conta com uma vasta quantia de árvores. Algumas estruturas que se concentram no interior como, um chafariz muito lindo que no momento encontra-se desativado, um pórtico com as escritas sobre a praça e sobre o ROTARY clube de Jaguarão e uma estátua, como pode-se visualizar na figura 03. A praça tem em seu entorno prédios históricos da cidade, como por exemplo os clubes. Ao lado, está o Largo das Bandeiras onde são realizadas as mateadas em diferentes épocas do ano e vários eventos que estão no calendário da cidade como: Motofest e Feira do Livro, ponto de encontro dos cidadãos da cidade nos finais de semana.

**Figura 4: Praça Dr. Alcides Marques**



**Foto: O Autor**

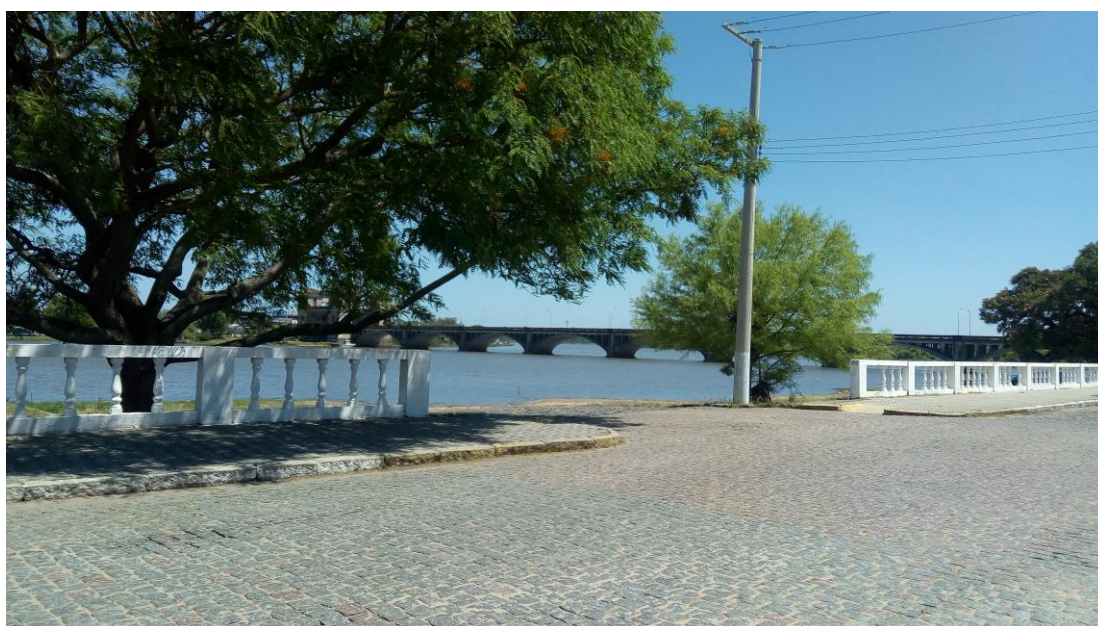
#### 4.3 Orla do Rio Jaguarão

A Orla do rio Jaguarão foi a fundamental para o início da cidade, pois ali atracavam os navios e efetuava-se comércio de mercadorias e derivados.

É composto pela Praça do Desembarque (outra parte fundamental para a compreensão do núcleo formador da cidade), localizada em frente ao antigo atracadouro e onde antigamente eram desenvolvidas as atividades da cidade baixa ligadas ao porto e aos pescadores. Além da Praça, a Avenida Vinte de Setembro, que atravessa o setor paralelamente ao rio, é a via de maior destaque da área. Atualmente esta área não apresenta mais a predominância da funcionalidade pesqueira, mas ainda mantém alguns pescadores aglomerados na chamada Zona Dez (Z10) (PLANO DIRETOR, 2006).

Aqui na cidade os moradores se referem ao espaço chamando de beira do rio ou beira do Cais, a figura 04 apresenta a visão parcial da orla e tendo ao fundo a Ponte Internacional Barão de Mauá.

**Figura 5: Orla do Rio Jaguarão**



**Foto: O Autor**

#### 4.4 Ponte Internacional Barão de Mauá

Travessia que liga dois países, a ponte sobre o rio Jaguarão é um dos principais acessos ao país vizinho, foi inaugurada no ano de 1930, ela pode ser vista e contemplada por toda uma boa distância. Até meados de 2003 por ali passava o trem, porém por problemas estruturais foi suspensa a travessia do mesmo. De acordo com a IPHAN (2015) a Ponte Internacional Barão de Mauá, que une a região fronteira entre Brasil e Uruguai, foi tombada pelo Iphan em 2011, e foi reconhecida pelo Mercosul Cultural recebendo Certificado de Patrimônio Cultural das autoridades brasileiras e uruguaias, em maio de 2015. A figura 05 apresenta a visão geral da ponte, vista do cais do porto de Jaguarão.

**Figura 6: Ponte Internacional Barão de Mauá**



**Foto: O Autor**

#### 4.5 Ruínas da Enfermaria Militar

Situada no ponto mais alto da cidade, e com uma bela paisagem do todo o horizonte, as ruínas estão em processo de transformação para abrigar o Centro de Interpretação do Pampa. A construção é datada do ano de 1883 tem na sua história várias utilidades, além de enfermaria. “A partir de 1940, através de um convênio entre o exército e o hospital de cidade, o prédio passou a ter outros usos, como escola, alojamento e até prisão militar e política. Desativado e abandonado na década de 1970, foi rapidamente depredado” (IPHAN, 2010, p. 200). A figura 06 apresenta uma visão lateral e frontal da Enfermaria, pode-se observar na imagem que o portão de entrada foi preservado durante a requalificação da rua de acesso ao espaço.

**Figura 7: Ruínas da Enfermaria Militar**



**Foto: O Autor**

#### 4.6 Trono do Sol

O Trono do Sol é um local apreciado e frequentado pelos moradores e visitantes da cidade, que sabem sobre esse ponto turístico e adoram pegar um início de manhã para poderem tomar um chimarrão admirando a cidade de Jaguarão de uma vista privilegiada, ou um final de tarde onde podem ver o sol se pôr. O Trono do Sol se encontra no alto do cerro das Irmandades ao lado do Cemitério das Irmandades.

Local onde se pode ter uma vista privilegiada das cidades de fronteira Jaguarão/ RS e Rio Branco/ UY, e também podemos olhar e admirar por onde se estende o rio Jaguarão. A figura 07 apresenta um monumento, que embora depredado, marca o espaço como Trono do Sol.

**Figura 8: Trono do Sol**



**Foto: O Autor**

E assim acima podendo demonstrar vários pontos turísticos que fazem parte do roteiro proposto e não são conhecidos e outros que são pouco frequentados pelos turistas que vem a cidade de Jaguarão.

A cidade de Jaguarão não possui nenhum tipo de ciclovia ou local apropriado destinado a prática de esportes ciclísticos. No entanto, na cidade há praticantes do esporte que por não possuírem uma infraestrutura adequada para se deslocarem, utilizam as rodovias federais BR 116 e utilizam as rodovias uruguaias para a prática do esporte. Há a formação de grupos para pedalar.

Assim, este trabalho além de propor o roteiro turístico, ressalta a importância de implantação de ciclovias. Entende-se que à cidade teria que ser submetida a um estudo em suas

ruas para identificar quais os melhores espaços para a instalação de uma ciclovia. A cidade se tornaria mais segura para os ciclistas, e poderia facilitar a vida do morador e do turista, podendo assim reduzir os acidentes com ciclistas no trânsito.

## 5. BIKE TOUR: PEDAL TURÍSTICO JAGUARÃO

Esta proposta tem o objetivo de fazer com que o turista possa conhecer alguns pontos turísticos da cidade de bicicleta, podendo desfrutar de um agradável passeio em partes do centro histórico, da natureza e de diferentes paisagens que o roteiro proporciona.

Assim, o roteiro foi, primeiramente, avaliado pela observação de vários trajetos utilizando o aplicativo *Google maps* para poder encontrar o trajeto mais confortável e atrativo para os turistas. Posteriormente foram efetuadas várias vezes o trajeto do roteiro de bicicleta para efetuar os cálculos de distâncias e tempo estimado para o roteiro, efetuando filmagens e fotos dos locais. A seguir a proposta será apresentada de acordo com os seguintes tópicos: Itinerário; Detalhamento do trajeto; Divulgação; Possibilidades e Riscos.

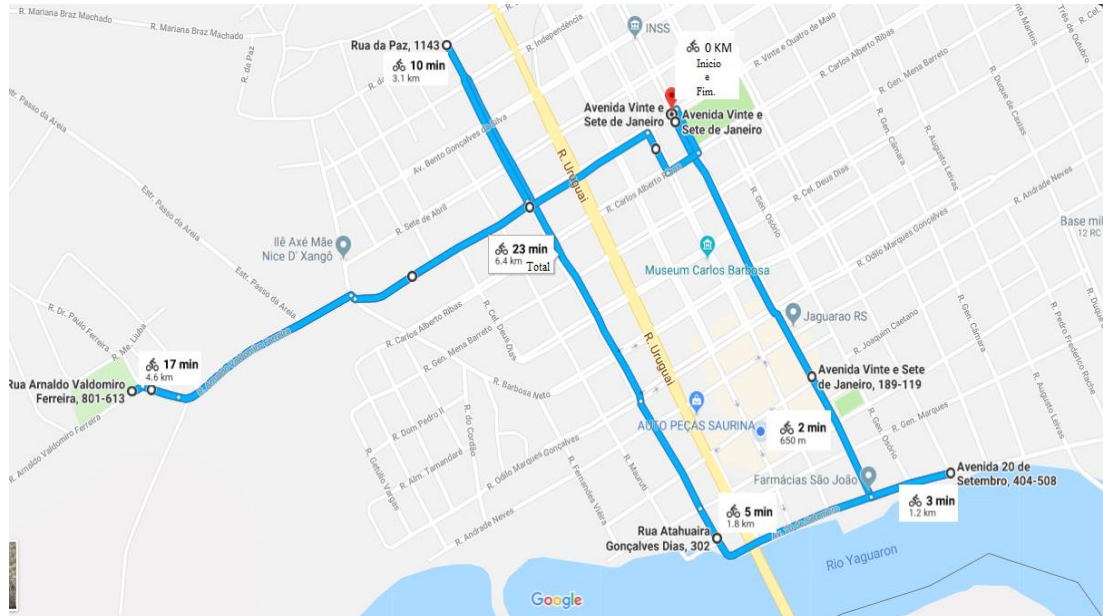
Este projeto visa contemplar os seguintes pontos históricos de Jaguarão: (I) Praça Comendador Azevedo, (II) Praça Dr. Alcides Marques, (III) Orla do Rio Jaguarão, que inclui a vista para a Ponte Internacional Barão de Mauá, (IV) Ruínas da antiga Enfermaria Militar, (V) Trono do Sol que fica ao lado do Cemitério das Irmandades. Nestes pontos os turistas poderão observar a paisagem e conhecer um pouco da história do município de Jaguarão. Já foram apresentados os pontos turísticos e um breve histórico de cada lugar.

### 5.1 Itinerário – Bike Tour: Pedal Turístico Jaguarão

O ponto de saída do roteiro será na (I) Praça Comendador Azevedo, seguindo pela av. 27 de Janeiro, até a (II) Praça Dr. Alcides Marques, seguindo até a Rua, 20 de setembro onde está a (III) Orla do Rio Jaguarão, após efetuar o caminho da orla o roteiro passará por baixo da ponte internacional Barão de Mauá e seguirá pela rua Mauriti até as (IV) Ruínas da antiga Enfermaria Militar, local que abrigará o Museu do Pampa, após retorno pela rua Mauriti até a rua 24 de maio seguindo para (V) Cemitério das Irmandades e o (VI) Trono do Sol, ambos localizados no alto de cerro das irmandades de onde se tem uma vista panorâmica da cidade de Jaguarão e da cidade vizinha Rio Branco no Uruguai. Após essa parada retorno pela rua 24 de Maio até a praça (I) Comendador Azevedo que é o ponto de partida do roteiro. Salienta-se que todos os pontos turísticos por onde o roteiro passar terão um tempo para serem apreciados. A figura 07 apresenta o mapa do itinerário proposto neste projeto



**Figura 9: Mapa demonstrando o itinerário do projeto.**



**Fonte: Google Maps, adaptada pelo autor.**

Acima o mapa com o roteiro do Bike Tour, para que os turistas possam efetuar o mesmo com facilidade.

## 5.2 Detalhamento do Trajeto

Saída e distância entre os pontos;

(I - Atrativo) Praça Comendador Azevedo - (700 metros) seguindo pela Av. 27 de Janeiro.

(II - Atrativo) Praça Alcides Marques - (290 metros) seguindo pela Av. 27 de Janeiro.

(III - Atrativo) Orla do Rio Jaguarão - (700 metros) seguindo pela Rua 20 de Setembro.

(IV - Atrativo) Ponte Internacional Barão de Mauá - (1.4 Km) seguindo pela Rua Mauriti.

(V - Atrativo) Ruínas da Enfermaria Militar - (1.5 Km) retornando pela Rua Mauriti virando à direita na 24 de maio e seguindo até o fim da rua Arnaldo Valdomiro Ferreira.

(VI - Atrativo) Trono do Sol - (1.7 Km) retornando pela rua Arnaldo Valdomiro Ferreira entrando na rua 24 de maio e após virando à direita na rua quinze de novembro, em

seguida virando à esquerda na rua Carlos Alberto Ribas e chegando na Av. 27 de janeiro, ponto de partida.

(I - Atrativo) Retorno Praça Comendador Azevedo (ponto de partida).

O itinerário percorrerá uma distância total aproximada de 6,4 km, as direções utilizam as ruas com melhor infraestrutura, mas que também refletem a importância do Centro Histórico de Jaguarão.

### 5.3 Divulgação e Financiamento do Projeto

A divulgação será efetuada através da mídia digital e, por meio, de um folder com informações sobre o roteiro, o itinerário com mapa, informações sobre os atrativos, dicas de segurança para o ciclista estarão disponíveis nos materiais de divulgação. O roteiro pode ser feito individualmente ou em grupos.

Nas mídias digitais, poderá haver uma divulgação do roteiro na página do município. No entanto, sugere-se a criação de uma página exclusiva para o roteiro no facebook, onde constarão o itinerário com mapa e seus pontos de visitaçã, dicas e etc. as mídias digitais são importantes para a divulgação, assim opta-se ainda por mídias sem custo e que possuam rápido compartilhamento das informações, como é o caso do facebook e instagram

O folder será a peça gráfica de divulgação do roteiro, trazendo informações sobre o mesmo, e será usado para que o turista entenda o roteiro, visualize o mapa. Os folders estarão disponíveis no Centro de Atendimento ao Turista – CAT, poderão ser confeccionados pela prefeitura ou por empresários que se interessarem pelo projeto. As figuras 10 e 11 apresentam um modelo do folder em frente e verso.

Figura 10: Modelo do Folder de Divulgação do Roteiro - Frente



Fonte: O autor

. O folder foi criado para ser impresso em tamanho A4, papel couche, gramatura 120, colorido 4x4, com 3 dobras.

Figura 11: Modelo do Folder de Divulgação do Roteiro – Verso



Fonte: O autor

Ainda, serão confeccionados adesivos que devem ser distribuídos para os turistas que efetuarem o roteiro ciclístico, o turista que efetuar o roteiro receberá o adesivo após o passeio. Os turistas poderão retirar o adesivo no CAT, para comprovar que realizaram o roteiro deverão marcar pelo menos uma foto com a #biketourjaguarao e vincular a página do facebook do projeto. Esse adesivo servirá para propaganda do roteiro, pois o turista irá deslocar-se para sua cidade de residência e assim será mais uma maneira de efetuar a propaganda do roteiro. A figura 12, apresenta o modelo do adesivo, este material foi desenvolvido para ser impresso no tamanho 5cm por 10cm, colorido.

**Figura 12: Modelo do Adesivo**



**Fonte: O autor**

Também foi produzido um vídeo de divulgação do roteiro. A mídia duração de 4min 56 segundos, e apresenta todo o roteiro realizado de bicicleta. Este material pode receber a inserção de logomarcas de apoiadores do projeto.

Quanto aos custos e financiamento do projeto, entende-se que os custos estão relacionados a divulgação do projeto. Pois, primeiramente, como esta proposta não exige que o roteiro seja realizado por um guia, não há custos relacionados a cada vez que um grupo ou individuo realiza o roteiro. A empresa ou instituição que apresentar interesse em investir na divulgação do projeto poderá alterar as mídias gráficas de acordo com as suas demandas.

As empresas/ instituições de Jaguarão identificadas como sendo as que poderiam ter interesse em financiar o projeto são: Agências bancárias, lojas de Artigos esportivos e empresas que contribuam para o turismo na cidade. Além de claro a Prefeitura Municipal, como forma de propor mais um produto turístico à cidade.

A tabela 02 apresenta um levantamento de preços realizado na gráfica Ideia de Jaguarão que é especializada em impressão de materiais gráficos. Ressalta-se que estes custos, podem ser reduzidos ou aumentados de acordo a demanda do investidor. Reduzido, pois outras empresas podem ser consultadas a fim de buscar menor custo. Aumentado, pois podem ser impressas quantidades maiores do material, ou outras peças gráficas podem ser demandas.

Tabela 02: Consulta de preços, Gráfica Ideia - Jaguarão

<b>Quant</b>	<b>Descrição</b>	<b>Valor Unitário</b>	<b>Valor</b>
1000	Folders	R\$1.20	R\$ 1.200.00
1000	Adesivos	R\$0.699	R\$ 699.00

**Fonte: O autor**

Obtendo assim com uma rápida pesquisa os valores para uma parte da divulgação do roteiro turístico.

#### 5.4 Possibilidades e Riscos do trajeto

O roteiro pode ser usado por qualquer turista, pois o mesmo foi pensado no uso turístico, contemplativo, então os turistas poderão fazer o roteiro no tempo que escolherem, apenas indica-se que o tempo mínimo com contemplação é de aproximadamente 30 a 40 minutos efetuando breves paradas para admirar os pontos turísticos.

Sobre as possibilidades, em uma conversa com o secretário de turismo da cidade de Jaguarão, com Sr. Rodrigo Segovia foram obtidas informações que o poder público esteve em negociação com uma empresa privada para que efetuem a aquisição e instalação de bicicletas compartilhadas. Porém, não podem afirmar onde seria a implantação das bicicletas, mas se chegarem a um consenso e efetuarem a aquisição das mesmas colocando em diferentes locais da cidade para que estejam ao alcance dos turistas, facilitará a utilização deste roteiro.

No trajeto há alguns riscos que precisam ser considerados. O roteiro passa por diferentes ruas e, conseqüentemente, diferentes tipos de calçamento, tendo partes que podem ser escorregadias e outras partes com acentuadas descidas. No entanto, o poder público municipal, em análise com o setor de planejamento urbano, poderia mesmo sem a implementação de uma ciclovia a curto prazo, investir em sinalização, garantir a iluminação das ruas por onde passa o roteiro, garantir a limpeza e manutenção das ruas. Assim, poderia reduzir riscos de acidentes.

Ao realizar os roteiros testes, identificou-se que os trechos mais perigosos são: Av. 27 de Janeiro pelo tipo de calçamento e acentuada descida em direção a orla do rio Jaguarão; a rua

Mauriti quando se está retornando das Ruínas da Enfermaria Militar por também possuir uma descida íngreme; e no trajeto que sobe e desce do Trono do Sol no Cerro das Irmandades, pois além do risco de aclive e declive o caminho é composto por saibro e pedras soltas.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este projeto aplicado teve como objetivo propor um roteiro turístico na cidade de Jaguarão por meio de bicicletas, apresentando alguns pontos históricos da cidade, no Centro Histórico, a Orla do Rio e de locais muito utilizados pelos moradores da cidade, mas pouco conhecido pelos turistas como, o Trono do Sol.

A pesquisa abordou os seguintes temas: cicloturismo, roteiros turísticos, turismo, mobilidade urbana, ciclovia e sistema de bicicleta compartilhada. Assim, foi possível entender os elementos para esta nova proposta para a cidade. Levando em conta o crescimento do uso da bicicleta nesses últimos anos acredita-se que este projeto apoiaria na fomentação do turismo na cidade.

O projeto pode ser financiado pelo poder público ou privado, o interesse de financiamento está vinculado à intensão do financiador que pode ser: na divulgação de marcas/empresas ou no caso do apoio público apenas a divulgação de um produto atrativo turístico. Ressalta-se que esta proposta de roteiro, com opções de divulgação voltadas à ações de baixo custo visa atingir os objetivos específicos do projeto. Principalmente, o de demonstrar outra forma de acesso a alguns pontos turísticos da cidade, e o de incentivar o uso de bicicleta aos turistas e comunidade local. Uma vez que, para realizar o trajeto, não é proposta a cobrança de nenhuma taxa.

Para a manutenção desse projeto devem ser elaboradas pesquisas contínuas sobre satisfação dos participantes. Além de estudos sobre sua estrutura oferecida ao público, ou seja, verificar periodicamente a situação das ruas.

Uma dificuldade apontada na pesquisa são no que se referem a infraestrutura. Seria importante a adaptação das ruas com sinalização e com estrutura de ciclovia. Mas, entende-se a dificuldade pois, a cidade é tombada, há várias regras do IPHAN. Ainda assim, espera-se que este projeto sensibilize o poder público para a implementação destas infraestruturas, seguindo o exemplo de outros centros históricos. E demonstrando o exemplo de outras ações com o uso de bicicleta como foi o evento Pedalando com Turismo, promovido e organizado pelo 4º semestre do curso de turismo da UNIPAMPA campus Jaguarão, durante a feira do livro de Jaguarão de 2018.

## REFERÊNCIAS

- BAHL, Miguel. **Viagens e roteiros turísticos**. Curitiba, Protexto. 2004.
- BAHL, Miguel. Roteiros e eventos como elementos dinâmicos no desenvolvimento regional do turismo. Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul, v. 3, 2005.
- BANTEL, G. Bicicleta, veículo não motorizado (VNM). Revista de Transportes Públicos- ANTP, São Paulo, Ano, v. 27, p. 19-28, 2005
- BECKER, Berta. Políticas e planejamento do turismo no Brasil. **Caderno Virtual de Turismo**, v. 1, n. 1, 2006. Públicos – ANTP. Ano 27, 2º Trimestre, São Paulo. p. 59-68.
- BRASIL, Ministério do Turismo. **Segmentação do Turismo: Marcos conceituais**. Manual. Brasília: Ministério do Turismo, 2006.
- CARVALHO, Thiago Junior Lima; RAMOS, Jônatas Leite; SYDOW, Elisabeth. O cicloturismo como fator de desenvolvimento da atividade turística nas cidades de Araguaína e Nova Olinda (TO). Anais do IX Congresso Nacional de Ecoturismo e do V Encontro Interdisciplinar de Turismo em Unidades de Conservação. **Revista Brasileira de Ecoturismo**, São Paulo, v.6, n.4, nov-2013, pp.63-82
- CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa. Uma visão da mobilidade urbana sustentável. **Revista dos Transportes Públicos**, v. 2, n. 99-106, p. 4, 2006.
- DA SILVEIRA, Mariana Oliveira. **Mobilidade Sustentável: A bicicleta como um meio de transporte integrado**. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro. 2010.
- DUARTE, Júlio Corrêa de Resende Dias. **Cicloturistas e suas percepções ambientais: um estudo na Estrada Real**. Director Dr. Nelson Antônio Quadros Vieira Filho. (Tesina de grado inédita). Centro universitário UNA, 2008.
- DUARTE MARTINS, Roberto. **A ocupação do espaço na fronteira Brasil-Uruguay: a construção da cidade de Jaguarão**. Universitat Politècnica de Catalunya, 2002.
- DE CARVALHO, Enderson Fabian. Aceitabilidade de uma ciclovía sob a ótica do comércio do seu entorno. 2013.
- DE JESUS SANTOS, Cristiane Alcântara; CAMPOS, Antonio Carlos; DE CALASANS ALVES, Laura Almeida. Cicloturismo: mobilidade urbana e valorização do turismo da cidade de aracaju–Sergipe. **Revista de Direito da Cidade**, v. 8, n. 4, p. 1800-1824, 2016.
- EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES GEIPOT. Planejamento ciclovário: diagnóstico nacional. Brasília: Empresa Brasileira de Planejamento e Transporte; 2006. Disponível em <<http://www.geipot.gov.br>>
- GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo. **Métodos de Pesquisa**. Coordenado pela Universidade Aberta do Brasil – UAB/UFRGS e pelo Curso de Graduação Tecnológica – Planejamento e Gestão para o Desenvolvimento Rural da SEAD/UFRGS. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.



GIL, Antonio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 6ª edição, São Paulo: Atlas, 2008.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Dossiê de Tombamento do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico de Jaguarão**. Ministério da Cultura: IPHAN, Porto Alegre, 2010.

KÖHLER, André Fontan; DURAND, José Carlos Garcia. Turismo cultural: conceituação, fontes de crescimento e tendências. **Revista Turismo, Visão e Ação**, v. 9, n. 2, p. 185-198, 2008.

NETO, Lima; CORREIA, Vicente; GALINDO, Ernesto Pereira. **Planos de Mobilidade Urbana: Instrumento efetivo da Política Pública de Mobilidade**. Texto para discussão, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2015.

NEUTZLING, Simone R.; SANTOS, Carlos Alberto Avila; MOLET, Claudia Daiane Garcia. **Dossiê jaguarão único**. 2010. Disponível em: <<https://wp.ufpel.edu.br/sigwebjaguarao/files/2014/09/Dossi%C3%AA-Tombamento-Jaguar%C3%A3o.pdf>>. Acesso em: 15 nov. 2018.

PIRES, Antonio CM; REGINA, Lilian; PRIRES, Gabriel M. **Mobilidade Urbana: desafios e sustentabilidade**. São Paulo: Ponto e Linha, 2016.

RUBIM, Barbara; LEITÃO, Sérgio. O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades. *Revista Estudos avançados*. USP v. 27, n. 79, p. 55-66, 2013. Disponível em <https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/68702>

RUSCHEL, Diego Trelles. A bicicleta como meio de transporte sustentável no turismo. *Revista da Graduação*, v. 1, n. 2, 2008. Disponível em <http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/graduacao/article/view/4159/0>

SALDANHA, Luiz; FRAGA, Carla; DE SEQUEIRA SANTOS, Marcio Peixoto. Discussões preliminares sobre serendipidade, bicicleta e turismo envolvendo a Ilha de Paquetá no Rio de Janeiro (RJ). **Caderno Virtual de Turismo**, v. 15, n. 3, 2016.

DA CRUZ SALDANHA, Luiz Emerson. **Políticas Cicloinclusivas E Cicloturismo: O Caso Do Rio De Janeiro/Rj**. 2017. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e Propostas/ Eduardo Alcântara Vasconcellos**. -3. ed. – São Paulo: Annablume, 2000.

XAVIER, Giselle Noceti Ammon. O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira. 2011. Disponível em <<https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/95554>>

GEIPOT (2001). **Manual de Planejamento Cicloviário**. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. Brasília: Ministério dos Transportes.

## SITES

BALDY, Alexandre. Mobilidade urbana: desafio de todos. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/component/content/article?id=5832>>. Acesso em: 30 out. 2018.

CALOI. Disponível em: <<http://www.caloi.com.br/>>. Acesso em: 29 out. 2018.

EMBRATUR (Ed.). Cidade pensada para pessoas é modelo de Copenhague para o mundo. 2018. Disponível em: <[http://www.embratur.gov.br/piembratur-new/opencms/salaImprensa/noticias/arquivos/Cidade\\_pensada\\_para\\_pessoas\\_e\\_modelo\\_de\\_Copenhague\\_para\\_o\\_mundo.html](http://www.embratur.gov.br/piembratur-new/opencms/salaImprensa/noticias/arquivos/Cidade_pensada_para_pessoas_e_modelo_de_Copenhague_para_o_mundo.html)>. Acesso em: 15 out. 2018.

FERREIRA, Cleomar. Jaguarão. Ontem, Hoje - Praça Comendador Azevedo e arredores. Disponível em <http://fronteirameridional.blogspot.com/2015/04/jaguarao-ontem-hoje-praca-comendador.html>

FRANCO, Claudia. **Ciclofemini**. 2018. Disponível em: <<https://ciclofemini.com.br/>>. Acesso em: 15 nov. 2018.

PREFEITURA DE JAGUARAO. Pontos turísticos. Disponível em <[https://www.jaguarao.rs.gov.br/?page\\_id=514](https://www.jaguarao.rs.gov.br/?page_id=514)>

GURGEL, Geraldo (Ed.). Cicloturismo nos Campos Gerais do Paraná. 2017. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/ultimas-noticias/8116-cicloturismo-nos-campos-gerais-do-paran%C3%A1.html>>. Acesso em: 15 out. 2018.

SABOYA, Renato. **Mobilidade por bicicleta**. Disponível em: <<https://urbanidades.arq.br/2007/10/mobilidade-por-bicicleta/>>. Acesso em: 30 out. 2018

UFRGS. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. **Ponte Internacional Barão de Mauá é o primeiro bem binacional reconhecido pelo Mercosul**. Disponível em <<https://www.ufrgs.br/patrimoniohistorico/2018/02/17/ponte-internacional-barao-de-maua-e-o-primeiro-bem-binacional-reconhecido-pelo-mercosul-cultural/>>. Acesso em 09 de novembro de 2018 as 21:40.