



Vol 7, Nº 17 (diciembre/desembro 2014)

TRANSPORTES RECRETIVOS E DESENVOLVIMENTO LOCAL: A ATIVIDADE BUGGY-TURISMO NA PRAIA DE CUMBUCO, MUNICÍPIO DE CAUCAIA, CE

Silvia Helena Timbó

Licenciada em História e em Estudos Sociais (UECE), Especialista em Gestão em Organização Legislativa pela Universidade Vale do Acaraú. Mestre em Gestão de Negócios Turísticos pela Universidade Estadual do Ceará e Consultora do setor técnico-legislativo da Assembleia Legislativa do Estado do Ceará.
silviatimbo@yahoo.com.br

Anderson Pereira Portugal

Professor Doutor do Curso de Geografia da FACIP - Universidade Federal de Uberlândia e professor do Programa de Mestrado em Gestão de Negócios Turísticos da Universidade Estadual do Ceará.
anderson@pontal.ufu.br

RESUMO

O presente estudo teve como objetivo analisar a atividade *buggy*-turismo na praia de Cumbuco, município de Caucaia, Região Metropolitana de Fortaleza, CE, visando conhecer a atividade e entender como ela contribui para o desenvolvimento local. Para a execução da pesquisa, realizou-se análise documental, revisão bibliográfica e empreendeu-se trabalhos de campo, nos quais se fez entrevistas, fotografias e aplicação de questionários para traçar o perfil socioeconômico dos profissionais conhecidos como bugueiros. A partir dos dados coletados, foi possível observar a importância dos transportes na dinâmica recreativa do turismo, descreveu-se a área estudada e percebeu-se que do universo de bugueiros autorizados a realizar o passeio de *buggy* na praia de Cumbuco, 98% são do sexo masculino; 30% não completaram o ensino fundamental; 54% nasceram no município de Caucaia; 56% residem na praia de Cumbuco; 66% são casados; e 14% trabalham há mais de vinte anos na atividade.

Palavras-chave: Turismo; Transporte; Transporte Recreativo; *Buggy*; Caucaia, CE.

RESUMEN

El presente trabajo tuvo como objetivo analizar la actividad *buggy*-turismo en la playa de Cumbuco, municipio de Caucaia, en la Región Metropolitana de Fortaleza, CE (Brasil), para conocer la actividad y entender como ella coopera para el desarrollo local. Para la ejecución de la pesquisa, se realizó análisis documental, revisión bibliográfica y trabajos de campo, durante los cuales se hizo entrevistas, fotografías y encuestas para trazar el perfil socio-económico de los profesionales conocidos como *bugueiros*. Con los datos, fue posible observar la importancia de los transportes en la dinámica recreativa del turismo, se describió la área estudiada y se percibió que desde el universo de *bugueiros* autorizados a realizar los recogidos con *buggy* en la playa de Cumbuco, 98% son varones 30% no completaron la enseñanza fundamental; 54% nacieron en el municipio de Caucaia; 56% residen en la playa de Cumbuco; 66% son casados; e 14% trabajan hace más de veinte años con esta actividad.

Palabras clave: Turismo; Transportes; Transporte Recreación; *Buggy*, Caucaia, CE.

INTRODUÇÃO

Não é recente o interesse da academia a respeito do importante papel que os transportes exercem na dinâmica produtiva do turismo. No entanto, paradoxalmente, há lacunas importantes no universo de temas correlatos que precisam ser preenchidas, pois a atividade turística, ao ser dinamizada pelos vetores pujantes da globalização, incrementa também os setores produtivos que se relacionam diretamente com ela. Este é o caso dos transportes, que ao associarem-se ao turismo, vêm sendo pressionados para serem cada vez mais confortáveis, seguros, profissionalizados, rápidos e eficientes.

Tratar da questão dos transportes no turismo não implica em somente falar do deslocamento de pessoas e mercadorias, mas também na própria essência em si do turismo, que se relaciona com a diversão, com o lazer e com o consumo. Daí a ideia, neste estudo, de tratar de um segmento específico dos transportes, que lida diretamente com esta multiplicidade de funcionalidades: os chamados transportes recreativos.

E dentro do amplo conjunto de práticas que podem ser consideradas transportes recreativos (meios de locomoção dos turistas que integram a recreação com o deslocamento em si), lançou-se luz sobre uma das mais relevantes para o Nordeste do Brasil e o Estado do Ceará: os passeios de *buggy*, ou como tecnicamente é chamado, o *buggy*-turismo.

Sendo assim, o presente estudo teve como objetivo analisar a atividade *buggy*-turismo na praia de Cumbuco, município de Caucaia, Região Metropolitana de Fortaleza, CE, visando conhecer esta atividade e entender como ela contribui para o desenvolvimento local.

Para a execução da pesquisa, realizou-se em um primeiro momento uma cuidadosa análise documental, assim como revisão bibliográfica sobre os temas mais relevantes relacionados ao tema abordado. Em um segundo momento, empreendeu-se trabalhos de campo durante os quais visitou-se não somente a praia de Cumbuco, como também a

sede municipal de Caucaia em busca de dados que permitissem a construção do banco de dados ora apresentado. Em Cumbuco, realizou-se entrevistas abertas e semiestruturadas com sujeitos sociais diretamente relacionados ao tema proposto, elaborou-se amplo acervo fotográfico e aplicou-se questionários semiabertos para traçar o perfil socioeconômico dos condutores profissionais, conhecidos como bugueiros.

Em um terceiro momento, os dados coletados em fontes primárias e em fontes secundárias puderam ser confrontados e analisados à luz de uma reflexão crítica, para que se compreendesse a atividade buggy-turismo e seu papel na dinamização econômica e social da comunidade de Cumbuco.

O transporte recreativo é um segmento do mercado turístico pouco estudado no Brasil e ainda carece de maiores atenções por parte dos pesquisadores do setor. Neste sentido, o presente trabalho pretende colaborar com o debate sobre o tema, aportando discussões que se julga ser de grande utilidade para futuras ações de planejamento e gestão do setor recreativo.

Espera-se de fato, que as contribuições ora apresentadas sejam úteis para se pensar a questão do uso das dunas litorâneas por bugueiros em todo o país. Deseja-se ainda que o referencial teórico utilizado sirva de base para futuros estudos e que estes lancem novas luzes sobre o tema que, infelizmente, ainda se encontra em estágio embrionário de amadurecimento.

O DESENVOLVIMENTO RECENTE DO TURISMO NO ESTADO DO CEARÁ

A globalização e os avanços tecnológicos da contemporaneidade têm contribuído bastante para que o turismo se destaque como agente transformador dos territórios, pois por um lado ele estimula o desenvolvimento dos lugares com integração de diversas atividades, serviços e equipamentos. Por outro lado, quando desprovido de cuidados e limites, o turismo pode gerar graves impactos socioambientais, pois o aumento do fluxo de visitantes frequentemente resulta no aumento da pressão social sobre os espaços receptores.

O amplo universo de elementos conectados pelo turismo inclui os meios de transporte, pois estes promovem o deslocamento de pessoas e mercadorias em diferentes escalas, sendo por isto mesmo objeto de análise de muitos investigadores.

São muitos os olhares acadêmicos sobre o turismo. Ao longo do tempo, as práticas turísticas têm sido alvo de inúmeros estudos e de diferentes interpretações, por ser um fenômeno interescalar e multifacetado. Em outras palavras, o turismo abrange distintas escalas territoriais (internacional, nacional, regional e local), podendo ou não conectá-las. É considerado multifacetado, pois como tantos outros segmentos produtivos contemporâneos, é ao mesmo tempo uma atividade econômica, social, geográfica, cultural, política e outras.

O turismo é um fenômeno em constante crescimento em quase todos os países do mundo, ainda que com taxas diferenciadas e vulneráveis às crises econômicas. Baseia-se no deslocamento voluntário e temporário de pessoas (ou grupo de indivíduos) que, por motivo de lazer, recreação, descanso, cultura, saúde, entre outros, saem de seu local

de residência habitual para outro por um determinado período. Diz Coriolano (2006) que a essência do turismo é a viagem e o lazer.

A Organização Mundial do Turismo (OMT) e a Comissão de Estatística das Nações Unidas definem o turismo como as “atividades de pessoas viajando para ou permanecendo em lugares fora do seu ambiente usual, por não mais que um ano consecutivo, a lazer, negócios ou outros objetivos.” (LOHMANN & PANOSSO, 2008, p.89).

O mercado turístico mundial mobiliza fluxos diferentes e, por este motivo, precisa atender a diferentes públicos e, ao mesmo tempo, oferecer produtos diferenciados, capazes de satisfazer a distintas aspirações dos turistas. Surgem, assim, diferentes segmentações do turismo que se mostram como diferentes possibilidades de práticas turísticas: ecoturismo, turismo rural, turismo de sol e praia, turismo religioso, turismo comunitário, entre outros. Esta segmentação exige transporte para mobilidade dos viajantes.

Todo esse dinamismo tem chamado a atenção dos governantes, que passaram a ver no turismo, uma forma importante de agregar renda e crescimento econômico para as áreas que administram. Este foi o caso do Estado do Ceará, onde a classe política vislumbrou, já na década de 1980, uma oportunidade de incrementar a economia estadual a partir da exploração de seu maior potencial turístico: o litoral.

Com o Programa de Desenvolvimento do Turismo no Litoral do Ceará – O PRODETURIS (1989) deu-se a primeira iniciativa concreta de planejamento turístico macrorregional no Estado, definindo o zoneamento turístico a partir de quatro Regiões Turísticas complementares e diferenciadas (RT I, II, III, IV) para a expansão da oferta turística (BENEVIDES, 1998, p. 59).

O governo, desde então, passou a priorizar a Região Turística RT II, formada pelos municípios litorâneos de Caucaia, São Gonçalo do Amarante, Paracuru, Paraipaba, Trairi e Itapipoca. Com base nas potencialidades existentes neste conjunto de municípios, foi elaborada uma estratégia para o desenvolvimento turístico com ações voltadas para implantação de uma infraestrutura básica adequada ao turismo que induzisse incentivos, investimentos privados orientados para a construção de hotéis na região (BENEVIDES, 1998).

Logo, a articulação de administrações estaduais no Nordeste idealizou o Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste - PRODETUR/NE, realizado em 1993. Nesse programa, o Estado priorizou a execução de ações no trecho do litoral identificado na proposta do PRODETURIS, cuja primeira fase foi chamada de PRODETUR I, com obras iniciadas a partir de 1997 e financiadas pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Recebeu cerca de 360 milhões de reais para investimentos em eixos de vários setores: transporte (construção, ampliação, duplicação de estradas), saneamento básico (rede de água e esgoto), expansão do aeroporto e proteção/recuperação do patrimônio natural e, dando continuidade ao programa, em 2003 veio o PRODETUR II. Atualmente se desenvolve o PRODETUR NACIONAL (BENEVIDES, 1988, p. 37).

Dessa forma, o estado do Ceará procurou entrar nos roteiros nacionais e se inserir em rotas internacionais com ações e projetos inovadores, pois o mercado é competitivo, sendo a atividade turística geradora de emprego e renda para a população residente.

A Região Metropolitana de Fortaleza (RMF) é uma das áreas mais importantes para o turismo no Estado do Ceará, pois concentra os principais serviços urbanos e turísticos, além das praias, sendo as de Caucaia as mais visitadas. Os municípios de Fortaleza, Caucaia e Aquiraz destacam-se como os principais destinos.

É neste cenário de perspectivas de crescimento econômico que o município de Caucaia aproveita os ventos desenvolvimentistas da década de 1990 para afirmar-se como destino, tendo suas praias como atrativos mais representativos. A praia de Cumbuco surge então como um dos atrativos municipais mais marcantes, onde equipamentos e serviços foram introduzidos ao longo do tempo. Um destes serviços especializados é justamente o buggy-turismo, tema central da análise deste estudo.

A ÁREA DE ESTUDOS

Caucaia foi um dos primeiros núcleos populacionais do Estado do Ceará. O povoamento teve início quando chegaram ali os padres jesuítas Luís Figueiras e Francisco Pinto, encarregados pela Carta Régia de 22 de outubro de 1735 para iniciar a segunda tentativa de colonização (IBGE, 2013). Em 1759 o núcleo foi elevado à Vila com o nome de Vila Nova Soure. Por duas vezes foi extinta pela Resolução do Conselho Provincial nos anos de 1833 e de 1898, mas novamente restaurado em 1903 com o nome de Soure. Caucaia foi elevada de Vila a categoria de Cidade em 1938, mas somente em 1943 foi denominada de “Município de Caucaia”, palavra indígena que significa “mato queimado” (FALCÃO, 1999, p. 187).

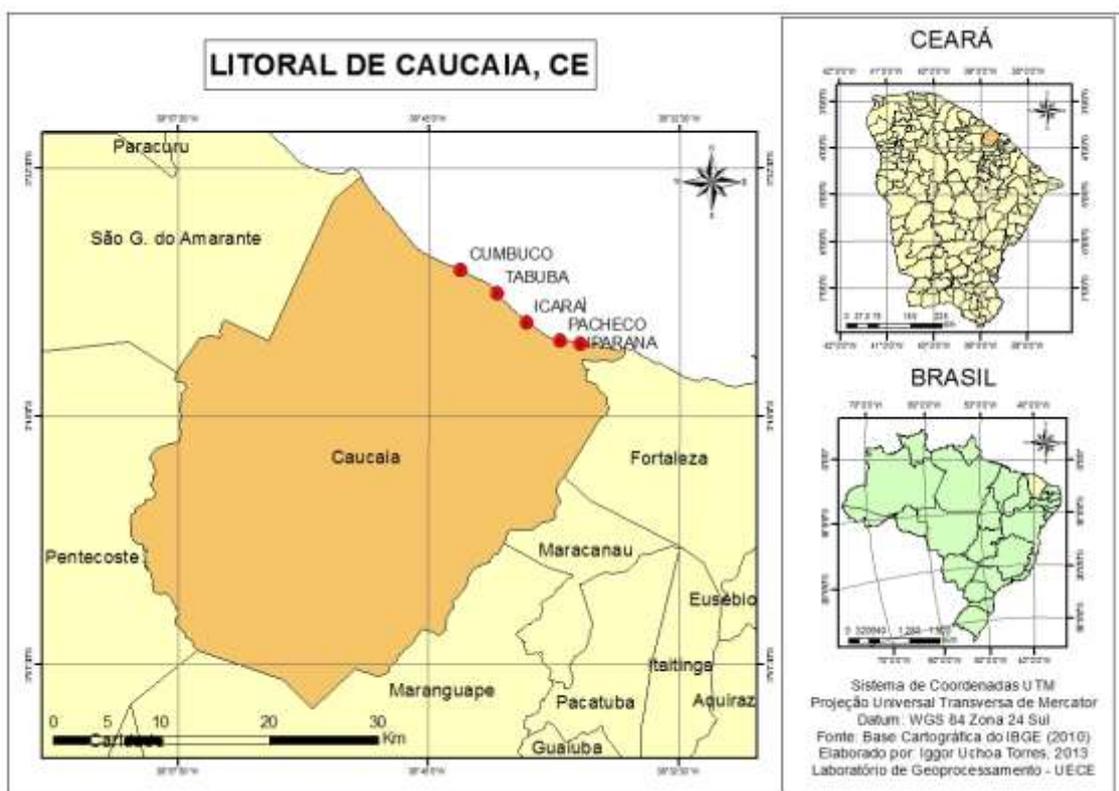
Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 1991, Caucaia detinha a segunda maior população do Ceará, com 165.099 habitantes, ficando atrás apenas de Fortaleza com 1.768.637 habitantes. No Censo de 2010, Caucaia tinha 325.441 habitantes, ficando novamente atrás apenas da Capital, com 2.452.185 habitantes. Contribuíram para o crescimento populacional do município a expansão das estradas e dos transportes, com a construção da rodovia CE 085, o estabelecimento de indústrias e o desenvolvimento de setores, como comércio, serviços e turismo (IBGE, 2010).

Caucaia possui 44 km de litoral, onde se localizam as praias de Iparana, Pacheco, Icaraí, Tabuba e Cumbuco. Dados estatísticos indicam que no Ceará, em 2011, ingressaram 2.848.459 turistas, e desse total, 936.194 destinaram-se a Caucaia, sendo 79.576 turistas internacionais e 856.618 turistas nacionais, representando um aumento de 38% em relação a 2006, tanto pelos atrativos litorâneos, que têm interessado aos visitantes, quanto pela proximidade com Fortaleza (SETUR – CE, 2013).

O acesso à Caucaia é feito principalmente pelas rodovias BR 020 e CE 085, além de estradas secundárias. O município se integra à Fortaleza por meio da ponte José Martins Rodrigues, sobre o rio Ceará, que liga a Avenida Leste-Oeste à rodovia estadual CE 225, que por sua vez conecta-se à BR 222 (MORAIS, 2010, p.128).

Do conjunto de praias existentes em Caucaia, para este estudo optou-se por verticalizar as análises na praia de Cumbuco, que é a mais importante e mais conhecida. O mapa 1 mostra a localização de Cumbuco e do próprio município de Caucaia.

Mapa 1: Localização do Município de Caucaia e da praia de Cumbuco.



Fonte: Base Cartográfica do IBGE (2010). Elaboração de TORRES, I. U. (2013).

O nome Cumbuco, em Tupi Guarani, significa “onda longa e baixa” ou “porto de embarcação frágil”. A história de Cumbuco foi registrada a partir de 1892, quando surgiram os primeiros escritos referindo-se a uma fazenda pertencente à Senhora Caetana Tereza das Maravilhas. Há 35 anos, a praia de Cumbuco era uma vila de pescadores e passou, aos poucos, a ser reordenada para o turismo. As características naturais permanecem durante muitos anos, mas na atualidade, com a consolidação do turismo de massa, a paisagem vem sofrendo transformações muito significativas.

As formas de exploração da orla municipal eram realizadas somente pela população residente, limitando-se às atividades de subsistência, como por exemplo, a pesca artesanal, os pequenos cultivos e o extrativismo. Isso pode ser constatado pela análise de fotografias antigas do arquivo pertencente à Colônia de Pescadores Z - 7 de Cumbuco, em que se vê pouca ocupação da área e, conseqüentemente, maior preservação ambiental.

A praia de Cumbuco teve projeção turística e de lazer no final dos anos 1980, quando as tomadas cinematográficas do filme *Luzia Homem* (1986), de Fábio Barreto, focalizaram as dunas, a praia, os coqueiros e a vila dos pescadores. Assim, aos poucos, com a pavimentação das estradas, investidores nacionais e estrangeiros construíram um volume considerável de equipamentos turísticos em Cumbuco.

A praia de Cumbuco é formada de amplos cordões litorâneos de composição arenosa, com dunas, manguezais, lagoas e extensa área de coqueiral. Existe um número considerável de equipamentos turísticos, como: hotéis, pousadas, restaurantes e barracas de praia. Segundo dados da Secretaria de Turismo do Estado do Ceará, de 2011, o município de Caucaia dispõe de 3.340 leitos hoteleiros, destes, 1704 leitos estão na praia de Cumbuco, com 17 empreendimentos hoteleiros, ou seja, mais da metade dos leitos do município concentram-se na referida praia.

Durante a pesquisa de campo, foi possível constatar que o fluxo de turista na praia de Cumbuco é grande e que alguns equipamentos e infraestruturas estão sob uso intenso, mostrando-se insuficientes para suprir as necessidades do crescente fluxo de visitantes. Em entrevistas realizadas com moradores e donos de estabelecimentos, ficou evidente a preocupação deles com a demanda que a cada dia aumenta e tem gerado uma ocupação desordenada do espaço litorâneo. Os serviços de apoio aos turistas estão em condições precárias e o único Centro de Apoio ao Turista está fechado por falta da gestão local. Alia-se a isso tudo, a falta de infraestrutura local e investimentos em saneamento básico.

O uso e a ocupação da praia de Cumbuco, conhecida internacionalmente pelas paisagens naturais (lagoas, dunas, rios) e pelos passeios (jangada, quadriciclo e *buggy*), vêm transformando a vida da comunidade na medida em que os moradores interagem com os visitantes excursionistas e com os visitantes temporários que viajam em busca de lazer. Apesar de tudo isso, a atividade *buggy-turismo* prospera no local, onde há um número considerável de trabalhadores explorando esta atividade.

OS TRANSPORTES NA DINAMIZAÇÃO DO TURISMO

O crescimento do turismo está estritamente ligado ao desenvolvimento dos meios de transporte, o que se justifica a partir da própria definição de turismo, que implica em deslocamento de indivíduos para fora dos seus lugares de residência habitual. O transporte é elemento essencial para o desenvolvimento do turismo e dos lugares. Page (2001, p.17) enfatiza que “o transporte tem papel de facilitador na expansão do turismo, à medida que as novas tecnologias têm contribuído para o desenvolvimento do turismo como produto de consumo de massas”. Palhares contribui definindo o transporte turístico como:

[...] a atividade meio que interliga a origem de uma viagem turística a um determinado destino (e vice-versa), que interliga vários destinos turísticos entre si (primários e secundários), ou que faz com que os visitantes se desloquem dentro de um mesmo destino primário ou secundário (PALHARES, 2002, p.27).

Para haver deslocamento espacial, fazem-se necessários, segundo Almeida, os componentes funcionais do sistema de transporte:

- Veículos: componente responsável pelo deslocamento de pessoas e cargas de maneira eficiente e segura, pelas vias de acesso. Exemplo: carros, navios, trens;
- Vias: um dos principais componentes de um sistema de transporte, pois através dela, são executados os deslocamentos dos veículos, seja rodoviário, aeroviário ou hidroviário. Além disso, uma de suas principais funções é unir dois ou mais pontos. Exemplo: estradas, hidrovias, aerovias, canalizações;
- Terminais: é o elemento do sistema de transporte onde se pega o transporte. Exemplo: aeroportos, portos, terminais de ônibus, estacionamentos;
- Plano de Operação: conjunto de facilidades e procedimentos usados para obtenção do funcionamento adequado e eficaz do sistema (ALMEIDA, 2001, p.8).

Para que o sistema de transporte funcione, é imprescindível a integração dos elementos que o compõem. Segundo Beni (1998, p.151) “são necessários investimentos na infraestrutura do sistema viário e de transporte para o turismo, e sem condições de acesso e meios de transporte, não pode existir”. O transporte é essencial porque facilita o movimento das pessoas e conseqüentemente a expansão do turismo, mesmo porque uma região, por mais atrativos que tenha, se for inacessível aos meios de transportes, não poderá se desenvolver turisticamente. Um sistema ideal de transporte

[...] seria aquele que pudesse oferecer simultaneamente: segurança, rapidez, regularidade, pontualidade, prestação de serviços, economia e conforto, condições básicas necessárias para cumprir as finalidades essenciais do transporte [...] e que a diversidade das vias e meios de transportes possibilitando a escolha ao usuário, é, na verdade, a grande e importante característica que deve possuir qualquer sistema nacional de transporte (PELIZZER *apud* DI RONÁ, 2002, p. 7).

Os modais básicos de transporte são rodovias, ferrovias, aerovias e hidrovias. A escolha de cada modal depende do tipo de atividade turística de cada região, assim como nas condições e necessidades específicas de deslocamento de mercadorias de interesse do setor turístico. O Ministério do Turismo considera que sistema de transportes é condição básica para que a atividade turística cresça. A atividade é formada por equipamentos de quatro modais: rodoviário, ferroviário, aéreo e aquaviário, regulamentados para o uso turístico. Essas normatizações dependem da lei de cada Estado ou município, sendo condizente com a realidade local. No Brasil as atividades de transporte turístico são regulamentadas pela LEI N° 11.771/2008 que: dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico. O artigo 28 dessa lei define transportadora turística, pacote de viagem, passeio local, traslado, conforme artigo 28 a seguir.

Consideram-se transportadoras turísticas as empresas que tenham por objeto social a prestação de serviços de transporte turístico de superfície caracterizado pelo deslocamento de pessoas em veículos e embarcações por vias terrestres e aquáticas, compreendendo as seguintes modalidades:

- - pacote de viagem: itinerário realizado em âmbito municipal, intermunicipal, interestadual ou internacional que incluam, além do transporte, outros serviços turísticos como hospedagem, visita a locais turísticos, alimentação e outros;

- - passeio local: itinerário realizado para visitação a locais de interesse turístico do município ou vizinhança, sem incluir pernoite;
- - traslado: percurso realizado entre as estações terminais de embarque e desembarque de passageiros, meios de hospedagem e locais onde se realizem congressos, convenções, feiras, exposições de negócios e respectivas programações sociais;
- - especial: ajustado diretamente por entidades civis associativas, sindicais, de classe, desportivas, educacionais, culturais, religiosas, recreativas e grupo de pessoas físicas e de pessoas jurídicas, sem objetivo de lucro, com transportadoras turísticas, em âmbito municipal, intermunicipal, interestadual e internacional (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2008).

Em suma, o sistema de transporte turístico “é a estrutura composta por serviços e equipamentos de um ou mais meios de transportes, necessários ao deslocamento dos turistas e viajantes em geral entre núcleos emissores e receptores e dentro dos mesmos” (PAOLILLO, 2002, p.12).

Dito isto, convém tecer algumas considerações conceituais acerca do que neste estudo, está-se a chamar de transportes recreativos. Segundo Dias (2014), o transporte recreativo é um segmento do transporte turístico especializado que, de acordo com uma regulamentação específica, motiva o deslocamento do passageiro, objetivando a diversão, o entretenimento, muitas vezes sendo o próprio atrativo do lugar. Pode ainda, segundo a autora, envolver distintos modais combinados ou de forma separada e ocorre no espaço receptivo propriamente dito. Uma vez que o turista chega ao destino, o transporte recreativo é oferecido como opção de deslocamento associado à recreação para curtas distâncias, ao longo dos quais o visitante pode conhecer o local visitado e, ao mesmo tempo, divertir-se.

O transporte recreativo envolve esforços e riscos controláveis, que podem variar de intensidade dependendo da atividade e disposição dos turistas. Variam em vários aspectos nos lugares onde são utilizados, tendo em vista que necessitam de procedimentos de segurança, uso de equipamentos adequados e habilidades exigidas em relação aos riscos entre condutor e turista. Esse tipo de serviço deve ser monitorado, supervisionado e fiscalizado por órgãos competentes, seguindo as normas e os regulamentos para a segurança de todos os envolvidos.

Muitas vezes, os passeios realizados de forma recreativa constituem-se no principal atrativo do espaço receptivo, e possuem características que podem possibilitar sua categorização, conforme se vê no Quadro 1.

Quadro 1 - Categorias de análise dos transportes recreativos

Categoria de análise	Subcategorias	Características Analisáveis
Quanto ao modal	Rodoviário; Ferroviário; Aquaviário; Aéreo;	Referem-se aos grandes modais que em escala global, são utilizados para oferecer locomoção de caráter recreativo nos destinos receptores.
	Curta duração	Menos de 2 horas

Quanto à duração do tempo de uso	Meia-diária	Ocupa o tempo de uma manhã, ou uma tarde. Em casos muito excepcionais, pode ocorrer à noite com duração de até 4 horas.
	Diária	Ocorre durante todo o dia, variando entre 6 e 8 horas de duração.
	Integrativos	Quando a viagem ocorre em um equipamento que integra a recreação com o próprio deslocamento.
Quanto à força empregada no funcionamento/ deslocamento	Força de Motores	Passeios realizados a bordo de diferentes equipamentos, de diferentes modais, movidos por motores, turbinas, geradores e outros.
	Força Animal	Passeios de camelos, dromedários, elefantes, cavalos, jegues e outros animais.
	Força humana	Canoas, bicicletas, <i>rickshaw</i> ou riquixás (triciclo puxados pela força humana), entre outros.
	Força da natureza	Gravidade, vento, correntezas, inclinação do terreno, entre outros.
Quanto ao total de passageiros	Individual	Permite o deslocamento de um único passageiro, podendo este estar acompanhado de um operador ou condutor: passeios a cavalo, asa delta. .
	Coletivo de pequeno porte	Transporta até 4 indivíduos. Tomaram-se os carros de passeios como referência.
	Coletivo de médio porte	Transporta até 50 indivíduos. Tomou-se o total de passageiros de um ônibus como referência.
	Coletivo de grande porte.	Transporta mais de 50 indivíduos: aviões, Cruzeiros, passeios de barcos de grande porte, passeios ferroviários, entre outros.

Fonte: Dias (2014, p. 56)

Na praia de Cumbuco, há diferentes modalidades de transportes recreativos, dentre elas: os passeios em animais de montaria, circuitos realizados a bordo de buggys, passeios de jangadas e quadriciclos. Considera-se estas atividades como transportes recreativos pelo fato de não se tratar de mero deslocamento de pessoas e/ou mercadorias de ponto a ponto, mas sim de um momento de recreação a bordo de meio de deslocamento que por si só, já representa a própria diversão/atrativo.

A ATIVIDADE *BUGGY*- TURISMO NA PRAIA DE CUMBUCO

A atividade *buggy*-turismo desenvolvida na praia de Cumbuco se destaca e contribui para o desenvolvimento econômico do lugar há mais de duas décadas.

Segundo Sr. F. A, bugueiro, presidente da Cooperativa de Turismo (Cooptur), antes da criação das Cooperativas, existia em Cumbuco uma grande disputa entre os bugueiros, que ficavam nas barracas de praia vendendo seus passeios. Não havia um percurso definido, nem tabela de preços. Tudo era negociado com o turista, que às vezes se sentia prejudicado, pois o negociado nem sempre era cumprido e depois não sabia a quem recorrer.

Acidentes aconteciam com frequência quando os motoristas não eram habilitados; colocavam no veículo pessoas em número superior à capacidade do carro e não existia fiscalização, desfavorecendo a qualidade do serviço. Assim, surgiu a ideia de formar a cooperativa. Procuraram a Prefeitura e entraram num acordo, que já duram 15 anos, sendo uma solução para muitos conflitos existentes entre os bugueiros.

O serviço *buggy-turismo* é regularizado pela Lei Municipal nº 1620/2004, cabendo à Secretaria de Transporte do Município o seu cumprimento e a fiscalização. O Art. 3º da Lei que regulamenta o serviço de *buggy-turismo* considera:

I - O serviço de *buggy-turismo*, não essencial, considerado de utilidade pública, destinada ao transporte de turistas e cidadãos interessados em visitar e conhecer os pontos turísticos de Cumbuco e adjacências, de reconhecida beleza naturais, valor histórico, paisagístico e ambiental do município de Caucaia, realizada por particulares, por sua conta e risco, mediante remuneração dos usuários;

II - Permissionário: pessoa física que, após habilitação legal ou por haver preenchido as exigências administrativas, detenha a permissão do Poder Permitente para explorar o serviço de *buggy-turismo* por conta e risco, mediante remuneração dos usuários do serviço;

III- Poder Permitente: o Município de Caucaia, através da Secretaria de Transporte, em parceria com a Autarquia Municipal de Transito (AMT), Secretaria de Turismo (SETUR) e Instituto do Meio Ambiente de Caucaia (IMAC);

IV- Motorista Contratado: é a pessoa física credenciada pela Secretaria de Transporte que, não sendo permissionário do Serviço, é contratada por este, para conduzir veículo credenciado da respectiva atividade;

V- Bugueiro Credenciado: é a pessoa física habilitada a dirigir veículo do serviço de *buggy-turismo*, que tenha certificação do curso de formação de bugueiro em instituição reconhecida pela Secretaria de Turismo (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAUCAIA, 2012).

Os 133 bugueiros da praia de Cumbuco credenciados pela Secretaria de Transporte de Caucaia se organizaram em Cooperativas, que juntas trabalham utilizando a fila única (cada bugueiro possui um número, que é seguido e controlado pelos operadores), ou seja, as cooperativas mantêm funcionários com rádios nos restaurantes e barracas de praia para chamar os *buggies* na Central de Atendimento ao Turista, que está localizada na secretaria das cooperativas, com operadores repassando o serviço aos bugueiros.

As despesas com folha de pagamento, alimentação, transporte, encargos trabalhistas e sociais dos operadores da fila única e a manutenção dos pontos onde se comercializa o passeio é rateada pelas cooperativas.

Para que a operacionalidade do serviço *buggy-turismo* tenha mais eficiência e segurança, a Prefeitura Municipal de Caucaia deliberou órgãos com poderes de disciplinar a atividade.

- A Autarquia Municipal de Trânsito (AMT) tem função de fiscalizar, participar na definição da área onde será desenvolvida a atividade e cooperar na aplicação de cursos relacionados a legislação de trânsito.

- Cabe à Secretaria de Turismo (SETUR) o aperfeiçoamento dos operadores da atividade por meio de realização de cursos, seminários e eventos, bem como apresentar os valores da tarifa a ser cobrada pela prestação do serviço.
- O Instituto do Meio Ambiente de Caucaia (IMAC) é o órgão que define a área onde será desenvolvida a atividade *buggy-turismo*, expede as normas de operação do serviço e as fiscaliza quanto à preservação ambiental, além de aplicar cursos de formação relacionados à educação ambiental.
- A Secretaria de Transporte (SETRANS) é responsável pelo cadastro e credenciamento dos veículos e condutores; vistoria os itens de segurança, conforto, higiene e aspecto visual; fornece licença de operação do serviço com validade semestral; como também promove processo licitatório para autorização das permissões.

A Lei nº 1620/2004, art. 13, determina os deveres do permissionário do serviço *buggy-turismo*:

- I - tratar o turista com urbanidade, prestando-lhe as informações que forem solicitadas, no âmbito de suas atribuições;
- II - utilizar apenas os roteiros permitidos para passeios turísticos, evitando qualquer situação constrangedora que possa incomodar o turista ou a opinião pública.
- III - manter o veículo em boas condições de uso e conservação e higiene;
- IV - manter o veículo em boas condições de uso, conservação e higiene;
- V - portar e manter atualizada a documentação do veículo e do bugueiro credenciado para referido serviço
- VI - comparecer aos cursos de capacitação organizados pela SETUR;
- VIII - não utilizar meios escusos na disputa do passeio.

Duarte (2005, p.407) define Políticas públicas como “posicionamentos governamentais relativos a assuntos de interesse público, especificamente nas áreas de ações sociais, que conduzem a procedimentos, atividades e instrumentos legais capazes de atender as necessidades da sociedade”.

O Estado promulga e aplica as leis, assegurando a ordem jurídica, normalizando as relações sociais entre as pessoas e estabelecendo direitos e deveres que cabem a cada um. É difícil imaginar que uma atividade profissional possa ser organizada se o trabalho, de forma geral, não tem estabelecido suas principais metas. Quanto mais eficaz for um segmento, mais o país ganha produtividade e se torna competidor.

Decidiu-se fazer uma discussão normativa da atividade *buggy-turismo* por entender que a regulamentação de uma categoria de profissionais é um elemento qualificante, uma ação de política pública.

Com a inserção do serviço *buggy-turismo* como uma opção de transporte recreativo e alternativa de renda, a luta pela regularização da atividade tem sido uma reivindicação das cooperativas dos prestadores dessa atividade.

Os bugueiros exercem uma relevante função no contexto do transporte turístico e vêm desempenhando, ao longo dos anos, uma importante atividade que incrementa o turismo

no litoral do Nordeste. São considerados ciceroes dos turistas quando apresentam os lindos cenários do litoral e geram renda para o estado, mas almejam a regulamentação da profissão.

O serviço *buggy*-turismo, por si só, não alcança melhoria econômica, social e turística devido à falta de regulamentação dessa atividade. Logo, uma regulamentação da profissão é necessária como medida para o desempenho do serviço. Contudo, no aspecto legislativo, a burocracia protela o andamento e a execução dos projetos.

Desde 2009, tramita na Câmara Federal o projeto de Lei 6314/2009, de autoria do Deputado Fábio Faria, do Rio Grande do Norte, que propõe a regulamentação da profissão de bugueiro, projeto esse que em 17 de outubro de 2012 foi aprovado na Comissão do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS). Em 2 de outubro de 2013 tal projeto foi aprovado na Comissão de Trabalho e Serviço Público (CTASP), e em 4 de dezembro de 2013, foi aprovado na Comissão de Turismo e Desporto. (CTD). Esse projeto de lei aguarda a apreciação da Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania (CCJC) para, se aprovado, seguir para análise do Senado Federal.

O Projeto de Lei 6314/2009 tem como objetivo reconhecer uma categoria de profissionais que atuam na informalidade ou clandestinidade em várias cidades litorâneas, especialmente nos litorais do Rio Grande do Norte e no Ceará, locais onde a demanda e oferta pelo passeio é maior.

A proposta estabelece que o motorista bugueiro profissional deva:

- Possuir Carteira de Habilitação categoria B, C, D ou E.
- Ter curso de direção defensiva; de primeiros socorros; de mecânica e elétrica básica de veículos; de relações humanas, promovidos por entidades reconhecidas pelo órgão permissionário; e de Educação Ambiental.
- Trajar-se adequadamente e atender o cliente com educação.

Entre os direitos previstos no Projeto, estão a remuneração de pelo menos dois salários mínimos por mês, acrescentando comissão mínima de 3% do valor da tarifa do passeio, e o descanso remunerado de pelo menos um dia e meio por semana, ou seja, 36 horas. O Projeto estabelece também três categorias de bugueiro:

- Permissionário, pessoa física, proprietário do veículo que detenha a permissão dos órgãos públicos para explorar o serviço.
- Empregado contratado por uma empresa que possua permissão para conduzir veículo credenciado.
- Colaborador auxiliar, motorista autorizado para dirigir o *buggy*.

Quanto ao veículo, deverá estar em boas condições de funcionamento e limpeza, além de atender a todos os itens exigidos pelo Departamento de Trânsito – DETRAN.

Paralelamente, na Assembleia Legislativa do Estado do Ceará, o Projeto de Indicação 56/2012 de autoria do Deputado Dedé Teixeira, busca disciplinar o serviço *buggy*-turismo no estado do Ceará, tendo sido aprovado no dia 17 de julho de 2012, aguardando o parecer do governador do Ceará seja favorável, transformando esse projeto em lei.

Segundo Sr. F. A, presidente da Cooperativa de Turismo (COOPTUR) de Cumbuco, a falta de regulamentação profissional da categoria de bugueiro tem causado diversos tipos de problemas sociais e trabalhistas (a impossibilidade de renovar a frota de veículos e de fazer financiamento, uma vez que não têm carteira de trabalho,) que precisam ser solucionados.

A contribuição do bugueiro como parte integrante da atividade turista tem sido percebida pela sociedade como um serviço relevante. No dia 29 de maio foi instituído pela Assembleia Legislativa do Ceará o “Dia Estadual do Bugueiro” ao reconhecimento da atividade *buggy*-turismo no estado do Ceará.

Não obstante essas iniciativas legislativas, compete ao legislativo federal, segundo o Art.22, inciso XVI, da Carta Magna, legislar sobre condições para o exercício de profissões regulamentadas, razão pela qual deve prevalecer a norma federal sobre qualquer lei estadual ou municipal.

Em 2014, seria muito produtivo que fosse regulamentada a profissão de bugueiro, uma vez que haverá nos estados do Ceará e do Rio Grande do Norte a realização da Copa do Mundo FIFA, que é um grande evento esportivo e que atrairá um grande número de turistas para esses estados.

A ESPACIALIZAÇÃO DO PASSEIO DE *BUGGY*

Todos os dias os bugueiros de Cumbuco realizam passeios. Existem dois tipos de passeio: o completo, que dura aproximadamente duas horas e custa R\$ 280,00 para quatro pessoas; e o parcial, que dura apenas uma hora e que custa R\$ 200,00 para quatro pessoas. A Cooperativa recebe de cada bugueiro R\$ 20,00 por passeio. Na alta estação, que ocorre nos meses de dezembro a fevereiro e no mês de julho, cada bugueiro chega a realizar dois passeios por dia.

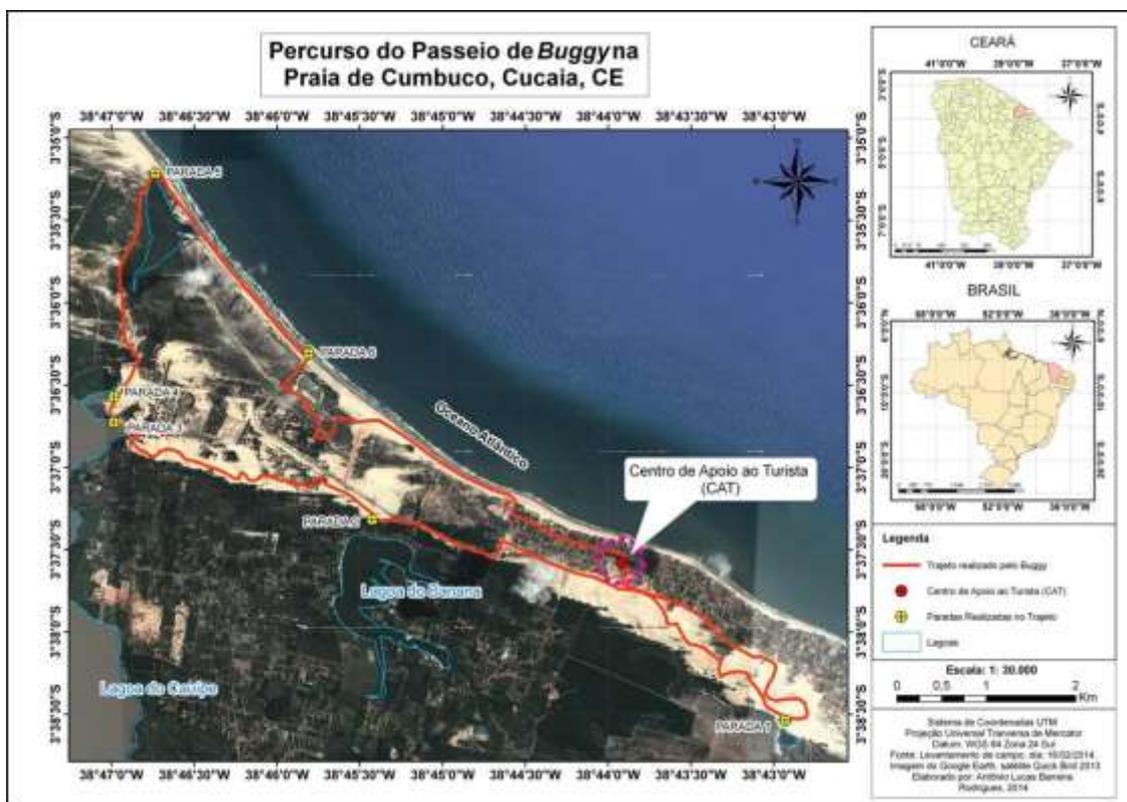
Para um melhor entendimento sobre o passeio de *buggy*, foi necessário espacializar a rota do passeio, as paradas e seus atrativos (Figura 1). O passeio completo inicia-se no Centro de Apoio ao Turista, em direção à Lagoa de Parnamirim, percorre os campos de dunas, local onde se pode contemplar a praia de Cumbuco e fazer uma rápida parada na Lagoa de Parnamirim.

Chega-se à Lagoa de Cauípe, Área de Proteção Ambiental, lugar onde o turista pode contemplar a lagoa e sua flora (terceira parada). Mais a frente, para o visitante poder banhar-se na lagoa devido à altura da duna, foi improvisada uma descida usando o esquibunda, a tirolesa¹ e o toboágua². Para a subida, existe um equipamento elétrico trazendo as pranchas e o visitante. Custa R\$10,00 permitindo descer quantas vezes o visitante desejar (quarta parada).

¹ Tirolesa é um meio de transporte individual muito indicado para travessia de rios lagos e desfiladeiros, sendo que atualmente é usado como atividade esportiva de aventura. Consiste em um cabo de aço aéreo, ancorado entre dois pontos, no qual o usuário, a custos de um cinto especial, se desloca através de roldanas conectadas por mosquetões a um arnês.

² Toboágua – uma lona de plástico colocada sobre a areia e uma mangueira jorrando água.

Figura 1 – Imagem Saté debate do Percorso do passeio de Buggy na praia de Cumbuco - Caucaia, CE



Fonte: Dias (2014, p. 99).

O passeio continua seguindo-se pelo campo de dunas até chegar à Praia da Barra do Cauípe, propícia para a prática de esportes náuticos e para o banho (quinta parada). O ponto final do roteiro (sexta parada) é a passagem em frente ao hotel Vila Galé, no Cumbuco, passando por estrada calçada, para logo em seguida dirigir-se à estrada asfaltada, de volta para o Centro de Apoio ao Turista. Segundo o bugueiro Clodoaldo, 34 anos, “sua maior satisfação durante o passeio é ouvir os gritos e risadas de euforia e emoção dos visitantes, sinal de que estão gostando”.

Consideramos que o passeio turístico caracteriza-se como uma atividade de lazer focada no consumo de experiências prazerosas, com indivíduos fugindo do cotidiano, das rotinas, usufruidores de equipamentos que lhes possam proporcionar o lúdico, a contemplação do ambiente e a satisfação da experiência em si.

O PERFIL SOCIOECONÔMICO DOS BUGUEIROS DA PRAIA DE CUMBUCO

Para obter as informações necessárias à realização deste estudo, realizaram-se 25 entrevistas no dia 16/11/2012 com os bugueiros, em conversa informal, objetivando analisar a atividade exercida naquela localidade. Em seguida aplicaram-se 50

questionários com perguntas fechadas e abertas, respondidos no período de 29/03 a 21/05 por 50 bugueiros, credenciados às cooperativas e selecionados aleatoriamente.

Para a análise dos resultados da pesquisa, foram construídos diferentes gráficos, representando as informações coletadas. Esses gráficos mostram o perfil socioeconômico e a opinião do bugueiro a respeito de alguns aspectos relacionados à atividade *buggy*-turismo, desenvolvida na praia de Cumbuco.

Em relação ao perfil dos entrevistados, temos primeiramente uma amostra que apresenta um índice de indivíduos do sexo masculino de 98% contra apenas 4% do sexo feminino. De fato, percebe-se naquele ambiente um acentuado fluxo de bugueiros do sexo masculino. Isso talvez ocorra pelo fato de ser uma atividade que, de alguma forma, é de risco, e as mulheres terem em geral uma atitude mais defensiva ao volante, o que não combina com a atividade.

No que se refere à idade, os bugueiros entrevistados têm entre 18 e 62 anos; 22% são jovens bugueiros, entre 18 a 28 anos; 42% deles encontram-se entre as idades de 29 e 30 anos; 18% estão entre 40 e 50 anos e 12% têm até 60 anos. Por ser uma atividade de considerável risco, é surpreendente ainda ter 6% de bugueiros exercendo essa atividade acima de 60 anos.

Quanto à escolaridade, pôde-se constatar que 30% dos bugueiros pesquisados não completaram o ensino fundamental; 34% dizem ter concluído o ensino médio; e apenas 2% têm nível superior completo. Constatou-se que a pouca escolaridade dos bugueiros está relacionada com a idade destes trabalhadores, pois, conforme relatos colhidos, muitos bugueiros entrevistados, quando jovens, desistiram dos estudos para ajudar no sustento da família. Outro fator que merece ser mencionado é o fato de que na praia de Cumbuco, onde a maioria dos bugueiros reside, há apenas uma escola de ensino fundamental. Ou seja, o serviço *buggy*-turismo foi uma saída encontrada pelos nativos afastados do trabalho formal, que exige mais qualificação.

A análise do estado civil dos bugueiros entrevistados revela que 66% são casados, 32% são solteiros e 2% divorciados. Supõe-se que o fato de a maioria ser casado está associado à idade, uma vez que por não serem tão jovens, procuram um serviço estável, com melhores condições orçamentárias para o sustento da família.

A maioria dos entrevistados é da própria região. 54% nasceram na sede do município, 22% são nativos de Cumbuco, 12% vieram de Fortaleza, e 12% de outros estados, conforme exposto no gráfico 5, abaixo. Deduz-se que o serviço do bugueiro não apenas preenche a necessidade de atender o turista, mas também contribui para diminuir a massa de desempregados formais, criando a possibilidade de rendas pessoais.

Em relação aos filhos, 86% dos entrevistados alegaram ter filhos e 14% não os têm. Veja-se o gráfico 6, abaixo, com dados da quantidade de filhos, em que 60% dos bugueiros têm até três filhos e 26% têm até mais de quatro filhos, sustentados com o

ganho dos pais na atividade *buggy*-turismo. Não recebem o Bolsa Família³ pelo fato da renda que recebem ser maior que a mínima exigida pelo programa.

Foi constatado nesta pesquisa que todos os bugueiros entrevistados são moradores do município de Caucaia e estão distribuídos nas praias de Cumbuco, 56%; na sede de Caucaia, 18%; na praia de Tabuba, 24%; e na praia de Icaraí, 2%. A proximidade das moradias dos bugueiros com o Centro de Apoio ao Turista, local de saída dos passeios, é importante visto a rapidez no deslocamento.

Diante dessa realidade, a atividade *buggy*-turismo é o meio de sustento de centenas de famílias, ainda que na época da sazonalidade alguns busquem outras atividades além de bugueiro. Os dados coletados em campo apontam ainda para a pouca diversidade de outras profissões, até porque o nível de escolaridade dessa categoria é mínimo. Nenhum deles fala uma língua estrangeira, o que mostra a necessidade de políticas públicas que promovam qualificação desses profissionais para atuar na área de turismo.

Outro item verificado na pesquisa de campo refere-se à posse do veículo utilizado no serviço *buggy*-turismo. Embora na praia de Cumbuco os *buggies* também sejam dirigidos pelos permissionários ou seu motorista cadastrado, conforme Lei Municipal 1.620/2004, os dados obtidos possibilitaram revelar que 62% dos entrevistados têm *buggy* próprio. Para os bugueiros, o *buggy* enquanto ferramenta de trabalho trata-se de uma necessidade socioeconômica. O nível e a forma de consumo se tornam a principal fonte de identidade, de participação na vida coletiva, de aceitação em um grupo e de distinção com os demais. Ser proprietário do veículo é um fator importante, porque 38% dos que não o possuem recebem do proprietário apenas 20% de cada passeio. Essa prática gera um modelo de subcontratação cruel: autorizações públicas tornam-se uma modalidade de investimento nas mãos de quem não exerce a atividade.

Quanto ao ano de fabricação do *buggy* dos entrevistados, 38% disseram que o veículo possui entre 26 e 28 anos; 20% entre 23 e 25 anos; 16% possuem entre 30 e 27 anos; e 10% possuem veículos mais novos, entre 10 e 8 anos. Percebe-se que a frota de *buggies* não é nova, como diz Clodoaldo “a fibra de vidro não é tão cara e de fácil conserto”, o que permite, se conservado, longo tempo de uso.

Para o *buggy* aguentar o percurso de passeio diário e tenha vida útil e longa, é necessário manutenção. Assim, 42% dos entrevistados afirmaram fazer manutenção diariamente; 26% fazem semanalmente; e 32%, mensalmente. Nota-se o interesse do bugueiro em ter os cuidados com a manutenção do veículo. Segundo Clodoaldo, é comum o bugueiro inspecionar o veículo antes da sua partida, observar seu desempenho durante o percurso e verificar, após o passeio, seu estado.

Os bugueiros, nos passeios turísticos correm riscos e não contam com aparelhos de proteção. No caso de acidentes, pode deixá-los sem trabalhar por alguns dias. Todos os bugueiros cadastrados têm seus veículos segurados pela cooperativa e, em caso de um sinistro ou doença que os impeçam de dirigir o veículo, este recebe um auxílio

³ Bolsa Família - é um programa de transferência direta de renda com condicionalidades, que beneficia famílias em situação de pobreza (com renda mensal por pessoa de R\$ 70 a R\$ 140) e extrema pobreza (com renda mensal por pessoa de até R\$ 70), de acordo com a Lei 10.836, de 09 de janeiro de 2004 e o Decreto nº 5.209, de 17 de setembro de 2004.

alimentação. Em entrevista, os bugueiros afirmaram não terem sofrido acidentes em decorrência da atividade.

Uma vez que é uma atividade exercida na faixa litorânea, na qual não há muitas alternativas de trabalho, e também pelo grau de escolaridade já mencionado anteriormente, ser bugueiro atrai muitos indivíduos. Assim, quando foi questionado o tempo que eles exercem a atividade, foi verificado que 22% tem menos de cinco anos; 34% tem entre cinco e dez anos; 14% tem entre onze e quinze anos; 16%, entre dezesseis e vinte anos; e 14%, mais de vinte um anos. Esta estabilidade dos bugueiros (a maioria há mais de dez anos) na atividade pode indicar que o serviço é financeiramente compensador e pode ser conciliado com outras atividades no período de sazonalidade.

Todos os entrevistados disseram já ter feito cursos de capacitação, o que é uma exigência da Prefeitura para concorrer a uma vaga de bugueiro. Com relação ao curso de língua estrangeira, os entrevistados responderam que nunca lhes foi disponibilizado nenhum curso com esse enfoque.

Na pesquisa, 78% dos bugueiros entrevistados disseram que não há na praia de Cumbuco uma fiscalização efetiva dos órgãos públicos no desempenho da atividade *buggy-turismo* e que é comum encontrar-se *buggies* “clandestinos” circulando pelas dunas; 22% disseram que essa fiscalização existe, embora sem muita frequência, sendo mais nos finais de semana e feriados.

Quanto ao meio de captar o visitante para o passeio, as cooperativas possuem um espaço em barracas, com sistema de rádio e TV (vídeo do passeio) para divulgação do passeio e receber o turista. Os bugueiros entrevistados disseram que 69% dos turistas que adquirem os passeios são indicados pelas barracas; 25%, de hotéis, 4%, pelas Agências de viagens; e 2%, por outro modo, como, por exemplo, relato de pessoas que já fizeram o passeio.

Constata-se que os bugueiros enfrentam obstáculos em seu dia a dia de trabalho, tais como remuneração sazonal e jornadas de trabalho incertas; não informaram a renda mensal, mas, se o passeio custa R\$ 280,00, deduz-se que ganham melhores rendimentos com o serviço quando comparados com outras parcelas do setor turístico.

Portanto, além de cooperar com o incremento econômico na praia de Cumbuco, a atividade *buggy-turismo* constitui-se num elemento facilitador da inclusão social de seus operadores.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Cristiano Farias. **Contribuição ao Dimensionamento de Terminais Hidroviários Urbanos de Passageiros**. 2001, p. 8 - 189. Dissertação (Mestrado), publicação TU. DM-008/01. Departamento de Engenharia Civil Ambiental Universidade de Brasília.

BENEVIDES, I. P. **Turismo e Prodetur**: Dimensões e olhares em parceria, Fortaleza: Editora UFC, 1998, p. 37- 59.

BENI, Mario Carlos. **Análise Estrutural do Turismo**. 13ª Ed. São Paulo: Senac, 1998, p. 151- 199 - 227- 228.

BRASIL, CONSTITUIÇÃO (1988). **Constituição da Republica Federativa do Brasil.Art. 22, inciso XIV**. Brasilia: SEEP,2012.

BRASIL. 2008. **Lei nº 11771 de 17 de setembro de 2008**. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2008/lei-11771-17-setembro-2008-580751-norma-pl.html>. Acesso em 20 de julho 2013.

BRASIL.2009. **Projeto de Lei nº 6314/2009**. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=457339>. Acesso em 14 de agosto de 2013.

CORIOLOANO, Luzia Neide. M. T. **O turismo nos discursos, nas políticas e no combate a pobreza**. São Paulo, 2006, p. 26.

DIAS, S. H. T. **Os transportes no turismo e o passeio de buggy em Cumbuco – Caucaia, CE**.

DI RONÁ, Ronaldo. **Transportes no Turismo**. São Paulo: Manole, 2002, p.7-78 -101-105.

DUARTE, Geraldo. **Dicionário de Administração**. Fortaleza, Realce editora. 2005, p.407.

FALCÃO, Marlio Fábio Pelosi. **Ceará Terra do Sol: Genealogia e Toponímia dos Municípios Cearenses**. Fortaleza: Grafica Folha, 1999, p.187.

INSTITUTO BRASELEIRO DE GEOGRAFIA E ESTÁTISTICA – IBGE. **Censo Demográfico de 2010**. Disponível em: <<http://ibge.gov.br>>. Acesso em 12 out. 2012.

LOHMANN, GUILHERME & PANOSSO , ALEXANDRE NETTO. **Teoria do Turismo: Conceitos, modelos e sistemas**. São Paulo: Aleph, 2008, p. 89.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Logística de Transportes**. Disponível em: www.turismo.gov.br/turismo/programa/ações/logística_transportes. Acesso em 17 de julho de 2013.

MORAIS, L. F. S. **Para onde sopram os ventos de Cumbuco. Impactos do turismo no litoral de Caucaia, Ceará**. 2010, p.128. Dissertação de Mestrado do Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia - Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza – CE.

PAGE, Stephen. **Transporte e Turismo**. Porto Alegre: Bookman, 2001, p.17, 70.

PALHARES, G.L. **Transportes Turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002, p. 27- 31- 38, 233- 260.

PAOLILLO, André Milton; REJOWSKI, Mirian. **Transportes: Coleção ABC do Turismo**. São Paulo: Aleph, 2002, p. 10-12.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAUCAIA. Mensagem nº 6/2012. Projeto de Lei que dispõe sobre o serviço *buggy-turismo* no município de Caucaia. Art.3º e 13º. 25 de janeiro de 2012.

SECRETARIA DE TURISMO DO CEARÁ. **Indicadores turísticos 2010 - 2011**. Fortaleza, 2013.