



Cicloturismo em Niterói:

potencialidade a partir do Rio de Janeiro

Cycling in Niteroi: potentiality from Rio de Janeiro

Ciclismo en Niterói: potencialidad de Río de Janeiro

Fátima Priscila Morela Edra < edra@turismo.uff.br >

Departamento de Turismo, Universidade Federal Fluminense (UFF), Niterói, RJ, Brasil.

Matheus Lima da Costa < matheuslc@id.uff.br >

Departamento de Turismo, Universidade Federal Fluminense (UFF), Niterói, RJ, Brasil

Tuiza Teófilo Fernandes < tuizafernandes@id.uff.br >

Departamento de Turismo, Universidade Federal Fluminense (UFF), Niterói, RJ, Brasil

CRONOLOGIA DO PROCESSO EDITORIAL

Recebido 16-jul-2015

Aceite 08-nov-2015

FORMATO PARA CITAÇÃO DESTE ARTIGO

EDRA, F.P.M.; COSTA, M.L.da .; FERNANDES, T.T. Cicloturismo em Niterói: potencialidade a partir do Rio de Janeiro. **Caderno Virtual de Turismo**. Rio de Janeiro, v. 15 n. 3., p.331-345, dez. 2015.

REALIZAÇÃO



APOIO INSTITUCIONAL



PATROCÍNIO



Resumo: A mobilidade nas grandes cidades se apresenta como assunto de pauta nos dias de hoje e, neste cenário, a bicicleta se destaca pela facilidade de deslocamento, otimização do tempo, prática de atividade física, qualidade de vida, custo, minimização à poluição etc. Entretanto, não se deve desconsiderar seu uso ao longo dos anos para o lazer, fato que tem contribuído para o aumento do cicloturismo no mundo e país. Este trabalho parte do pressuposto de que a cidade de Niterói apresenta o espaço adequado para a realização do cicloturismo e identifica a cidade do Rio de Janeiro como principal centro emissor. Desta forma, realizou-se pesquisa de campo com ciclistas de lazer visando apontar a(s) variável(is) que influencia(m) a não realização do roteiro. Verificou-se que embora muitos respondentes já tivessem realizado o percurso de bicicleta, ainda sim responderam não conhecer essa possibilidade. Logo, identificou-se ausência de informações sobre o cicloturismo na cidade de Niterói.

Palavras-chave: Cicloturismo; Lazer; Niterói.

Abstract: Mobility in big cities is presented as agenda topic these days and in this scenario, the bike stands out for its ease of displacement, time optimization, practice of physical activity, quality of life, cost, minimizing pollution etc. However, one should not disregard its use over the years for leisure, a fact that has contributed to the increase in cycling in the world and country. This document assumes that the city of Niteroi has adequate space to conduct tours with bicycle use and identifies the city of Rio de Janeiro as the main emitter center. Thus, the field research was conducted among recreational cyclists aiming to identify the variable that does not influence the realization of the route. It was found that many respondents had previously held the cycling route, but answered that not know about the existence of the route. Soon, was identified the absence of information about cycling in the Niterói city.

Keywords: Tourism; Images; Heritage and Rio de Janeiro.

Resumen: La movilidad en las grandes ciudades se presenta como tema del orden del día en estos días y en este escenario, la bici se destaca por su facilidad de desplazamiento, la optimización del tiempo, la actividad física, calidad de vida, el costo, reduciendo de la contaminación, etc. Sin embargo, no se debe pasar por alto su uso en los últimos años para el ocio, un hecho que ha contribuido al aumento en el ciclismo en el mundo y el país. En este trabajo se asume que la ciudad de Niterói tiene un espacio adecuado para la realización de giras de bici e identifica la ciudad de Río de Janeiro como el principal de la demanda del turistas. Por lo tanto, la investigación de campo se llevó a cabo entre los ciclistas de ocio para conocer las variables que influencias non hacer el tour. Se encontró que muchas personas ya habían recorrido el caminho com la bici, pero responderam no conocer sobre la ruta de turismo. Pronto, identificó la falta de información sobre el ciclismo en la ciudad de Niteroi.

Palavras clave: Ciclismo; Ocio; Niterói.

Introdução

O cicloturismo, de acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT, 2007a), trata-se de atividade turística que tem como elemento principal a realização de roteiro com a utilização da bicicleta como modo de transporte. Tanto Soares (2010) quanto Garcia (2015) se referem ao cicloturismo como viagem em que o transporte utilizado é a bicicleta e que ocorre em estradas secundárias ou caminhos interiores, principalmente onde se tem belezas naturais. Em função do roteiro, acabam se restringindo a pessoas que já possuem hábitos de pedalar, bicicletas adequadas para estradas e/ou terrenos acidentados, kit de ferramentas para reparos e ajustes etc.

No Brasil, a partir da primeira década do século XXI, com a adoção de planos cicloviários por diferentes cidades e/ou estados brasileiros, o cicloturismo vem ganhando força (MTUR, 2011). E, ao invés de pensar a atividade apenas como viagens longas, os roteiros no país têm incentivado percursos curtos, em especial nos grandes centros urbanos, contemplando também, os ciclistas de lazer. No período compreendido entre os anos de 2001 e 2011, o Ministério do Turismo (MTur) investiu R\$20,2 milhões para a construção de ciclovias em 53 municípios turísticos brasileiros. De acordo com a instituição, o cicloturista gasta cerca de R\$50,00 por dia (MTUR, 2012).

Para Cavallari (2012), o cicloturismo vai além da eficiência e economia, o autor defende que a atividade pode ser utilizada como estratégia para problemática da sazonalidade em destinos turísticos. Isto porque a elaboração e estruturação de roteiros que contemplem o cicloturismo possibilitam a diversificação da oferta turística e o acréscimo na atratividade do destino resultando no aumento do fluxo de turistas. Santos, Campos e Alves (2014) afirmam que roteiros de cicloturismo urbano¹ apresentam o autoguiamento como característica, pois visa facilitar o deslocamento do viajante sem a necessidade de um guia de turismo. Somado a isso, tem-se o fato de serem flexíveis no que se refere à rota e horários.

Quando uma localidade implementa o cicloturismo como produto turístico, torna-se necessária a classificação do(s) percurso(s) para orientar e até mesmo influenciar a decisão do turista em realizá-lo ou não. Para a classificação dos percursos, a ABNT indica quatro critérios (Tabela 1), que devem receber valor numa escala de 1 a 5, sendo 1 para o mais fácil e 5 para o mais difícil.

Quadro 1. Critérios para classificação dos percursos sugerida pela ABNT.

Grau de severidade do meio.	Refere-se aos perigos e outras adversidades decorrentes do meio natural, como temperatura, pluviosidade, riscos de quedas, condições para resgate, entre outros, que podem ser encontrados ao longo do percurso.
Orientação no percurso.	Refere-se à existência de sinais para orientação, como presença de sinalização, trilhas bem marcadas, presença de pontos de referência, entre outros, para completar o percurso.
Grau técnico do percurso.	Refere-se aos aspectos encontrados no percurso em relação ao piso e às condições para percorrê-lo, como tipos de pisos, trechos com obstáculos, trechos com pedras soltas, entre outros.

¹ Cicloturismo urbano: cicloturismo que ocorrem dentro das cidades, geralmente em centros urbanos, realizado por viajantes ou residentes e que tem como objetivo a apreciação da cidade sob um novo olhar no que se refere aos atrativos históricos, culturais, gastronômicos ou de compras (Soares, 2010).

Grau de esforço físico.	Refere-se à quantidade de esforço físico requerido para cumprir o percurso levando em conta a inclinação, a extensão dos trechos e desníveis (subidas e descidas), considerando um <i>cliente comum</i> .
-------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Fonte: Elaborado a partir de ABNT, 2007b. Legenda: Consiera-se Cliente comum: pessoa adulta, não-sedentária, não-esportista e com bagagem leve. Considera-se que o tipo de bicicleta em uso seja mountain bike, com marchas e rodas de aro tamanho 26, para percursos realizados de dia (ABNT, 2007b).

A determinação do valor referente ao primeiro critério, severidade do meio (Tabela 2), deve ser efetuada a partir do número de fatores listados no Quadro 1, disponível a seguir, de forma cumulativa.

Quadro 2. Classificação segundo o grau de severidade do meio.

Valor	Classificação	Número de pontos
1	Pouco severo	Até 3
2	Moderadamente severo	4 ou 5
3	Severo	6 a 8
4	Bastante severo	9 a 12
5	Muito severo	Pelo menos 13

Fonte: ABNT, 2007b, p. 4.

Quadro 3. Fatores determinantes do grau de severidade do meio.

<ul style="list-style-type: none">- Eventualidade de quedas no vazio ou por declives acentuados;- Exposição a trechos de pisos escorregadios como limo ou cascalho solto;- Exposição à tráfego de veículo motorizado ou fluxo intenso de pedestres no percurso;- Tempo de realização da atividade igual ou superior a uma hora sem passar por lugar habitado, um telefone de socorro (ou sinal de celular ou rádio comunicador) ou uma estrada aberta com fluxo de veículos, para efeito de tempo de resposta a um eventual resgate, a partir do momento do acionamento;- Tempo de realização da atividade igual ou superior a três horas sem passar por lugar habitado, um telefone de socorro (ou sinal de celular ou rádio comunicador) ou uma estrada aberta com fluxo de veículos, para efeito de tempo de resposta a um eventual resgate, a partir do momento do acionamento;- Tempo de resgate em locais de difícil acesso;- Tempo de exposição ao sol forte;- Alta probabilidade de que a temperatura fique abaixo de 10°C;- Alta probabilidade de que a umidade do ar seja inferior aos 30%;- Alta probabilidade de que a umidade relativa do ar seja superior aos 80%;- Alta probabilidade de exposição ao calor acima de 35°C;- Intervalo de tempo entre o horário previsto para término da atividade e a disponibilidade da luz do dia inferior a três horas;- Eventual diminuição da visibilidade por fenômenos atmosféricos que aumente consideravelmente a dificuldade de orientação;- Exposição no itinerário a desprendimentos espontâneos de pedras;- Alta probabilidade de exposição a animais potencialmente perigoso como, por exemplo, bovinos, cães, abelhas e peçonhentos no percurso;- Dificuldade de visualização do grupo por fatores como vegetação densa ou grande sinuosidade do percurso;- Região sem acesso a água potável;- Alta probabilidade de rajadas de vento ou ventos contrários;- Passagem por mata burros;- Intervalo inferior a 12 horas entre o fim da operação de um dia para o início do próximo.

Fonte: Elaborado a partir da ABNT, 2007b.

Nos quadros 4 e 5 se apresentam as variáveis que influenciam na determinação dos valores referentes aos segundo e terceiro critérios, respectivamente: orientação no percurso e grau técnico do percurso.

Quadro 4. Classificação segundo a orientação do percurso.

Valor	Classificação	Condições de orientação do percurso
1	Caminhos e cruzamentos bem definidos ou sinalizados	Caminhos principais bem delimitados ou sinalizados, com cruzamentos claros, com indicação explícita ou implícita. Manter-se sobre o caminho não exige esforço de identificação do traçado. Eventualmente, pode ser necessário acompanhar uma linha marcada por um acidente geográfico inconfundível (por exemplo, uma praia ou uma margem de um lago) ou sinais artificiais inconfundíveis (por exemplo, linhas férreas, linhas de alta tensão).
2	Caminho ou sinalização que indica a continuidade	Existe um traçado claro do caminho sobre o terreno ou sinalização para a continuidade do percurso. Requer atenção para a continuidade e o cruzamento de outros traçados, mas sem necessidade de uma interpretação precisa dos acidentes geográficos. Esta condição se aplica à maioria dos caminhos sinalizados que utilizam, em um mesmo percurso, distintos tipos de caminhos com numerosos cruzamentos, como, por exemplo, pistas ou trilhas.
3	Possui alguns pontos sem sinalização	O percurso se desenvolve por caminhos delimitados por acidentes geográficos (praias, rios, fundos de vales, costas, cristas, costões de pedras, entre outros) ou marcas de passagem de pessoas, mas possui alguns pontos sem sinalização que exigem tomada de decisões com base em pontos de referência previamente conhecidos.
4	Possui muitos pontos sem sinalização	O percurso se desenvolve por caminhos delimitados por acidentes geográficos (como praias ou outros), ou marcas de passagem de pessoas, mas em grande parte possui pontos sem sinalização que exigem tomada de decisões com base em pontos de referência previamente conhecidos, planilhas ou mapas simplificados.
5	Exige navegação para utilizar trajetos não conhecidos previamente	Ainda que o itinerário se desenvolva parcialmente por acidentes geográficos ou marcas de passagem de pessoas, não existe segurança permanente de se contar com estas ou outras referências. Manter-se no percurso exige capacidade de navegação e habilidade de utilização de recursos como, por exemplo, planilhas, mapas ou cartas topográficas. As rotas ou linhas naturais do itinerário podem ser interrompidas inesperadamente por obstáculos que necessitem ser contornados.

Fonte: ABNT, 2007b, p. 5-6.

Quadro 5. Classificação segundo grau técnico do percurso.

Valor	Classificação	Condições de orientação do percurso
1	Percurso tecnicamente muito fácil	Piso pavimentado. O terreno não possui irregularidades.
2	Percurso tecnicamente fácil	Estradas de asfalto ou de terra com pequenas irregularidades, tais como buracos, pedras ou areões de pequena dimensão.
3	Percurso técnico	Estradas de terra com muitas irregularidades, tais como buracos grandes, areões, erosões, trechos de pedras soltas ou trilha de passagem individual com pequenas irregularidades.
4	Percurso tecnicamente difícil	Trilhas de passagem individuais ou estradas com muitas irregularidades e difíceis de serem contornadas, tais como buracos grandes, areões de grande dimensão, erosões extensas, muitos trechos com pedras soltas ou raízes expostas.
5	Percurso tecnicamente muito difícil	Trilha de passagem individual com curvas muito fechadas. Presença constante de irregularidades, tais como buracos grandes, areões de grande dimensão, muitos trechos de pedras soltas, raízes muito expostas ou grandes erosões.

Fonte: ABNT, 2007b, p. 5-6.

No que diz respeito ao grau de esforço físico, para a realização da análise, deve-se dividir o percurso por trechos. E, para cada trecho avaliado em relação à estimativa do esforço necessário, leva-se em conta a distância a ser percorrida, assim como se referem às descidas, subidas fortes ou subidas extremas.

É indicada a utilização de fórmulas matemáticas visando o cálculo das inclinações parciais, relevo de cada trecho e tipo de terreno. Entretanto, para este trabalho, esse recurso não será explorado. Tal fato justifica-se em função do trabalho estar focado no ciclismo urbano em cidade plana com a existência de ciclovias² e/ou ciclofaixas³ ao longo de todo o percurso, como será visualizado no próximo tópico.

Independente do uso matemático, julga-se relevante apresentar a classificação do grau de esforço físico (Quadro 6).

Quadro 6. Classificação do grau de esforço físico.

Grau	Esforço
1	Pouco
2	Moderado
3	Significativo
4	Intenso
5	Extraordinário

² Espaço segregado para fluxo de bicicletas há separação física isolando os ciclistas dos demais veículos (CRUZ, 2014).

³ Quando há apenas uma faixa pintada no chão, sem separação física de qualquer tipo. É indicada para vias onde o trânsito motorizado é menos veloz (CRUZ, 2014).

A análise e pontuação obtida pela cidade de Niterói em relação ao grau de esforço nos roteiros de cicloturismo urbano apresentada no próximo tópico.

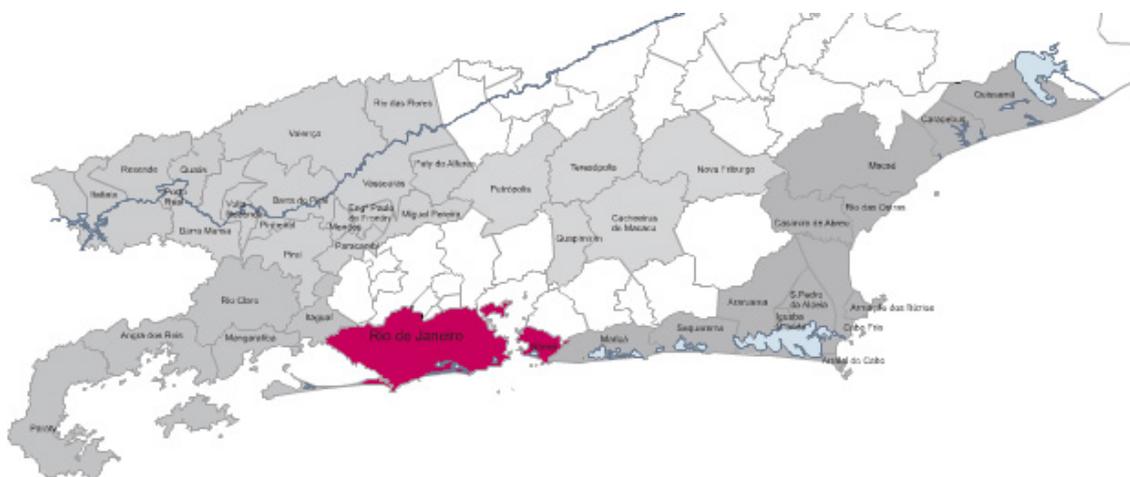
Niterói

Município do estado do Rio de Janeiro que integra a região metropolitana, ocupa uma área de 129,3 km² e tem população estimada em 487.327 habitantes (IBGE, 2010). Encontra-se distante da capital por apenas 13 km e com elevado grau de acessibilidade por meio da Ponte-Rio-Niterói e da ligação por barcas entre a estação da Praça XV no centro da cidade do Rio de Janeiro e duas estações em Niterói: Araribóia (Centro) e Charitas (localizada em bairro de mesmo nome).

“Do outro lado da baía, Niterói também ostenta lindas paisagens. O acesso já é atrativo em si: a Ponte Rio-Niterói. Também se chega à cidade por barcas que partem da Praça XV de Novembro, no Rio. Em Niterói, projetos de autoria do arquiteto Oscar Niemeyer (o chamado Caminho Niemeyer) são grandes obras da arquitetura moderna.” (MTUR, 2011, p. 161).

No que se refere ao turismo na cidade, a proximidade, acessibilidade e mobilidade entre a cidade e a capital favorece o fluxo de turistas. Fato que contribuiu para que a cidade fosse a única integrada à capital para compor a Região Turística Metropolitana (Figura 1).

Figura 1. Região Turística Metropolitana

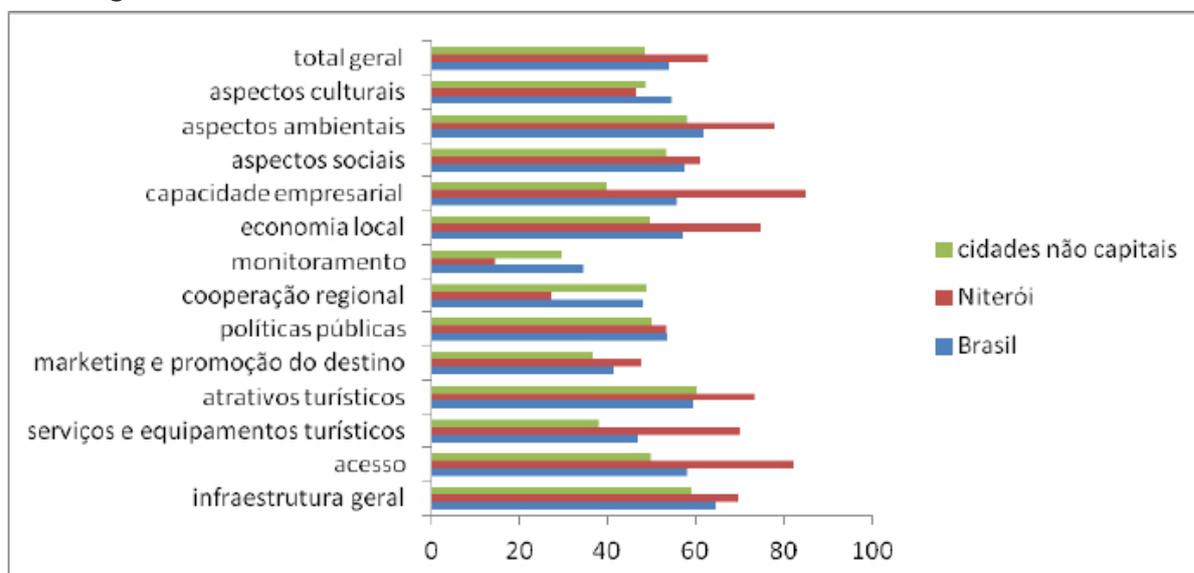


Fonte: SETUR, 2015.

No ano de 2010, Niterói foi incluída no estudo de competitividade de destinos indutores do desenvolvimento turístico regional (Figura 2). Observa-se que a cidade apresentou total geral superior à média Brasil e cidades não capitais, resultado favorecido pelo fato de que das 13 dimensões ava-

liadas, Niterói alcançou pontuações semelhantes ou abaixo das médias em apenas quatro: aspectos culturais⁴, monitoramento⁵, cooperação regional ⁶e políticas públicas⁷.

Figura 2. Resultados do estudo de competitividade de destinos indutores do desenvolvimento turístico regional.



Fonte: Elaborado a partir de BARBOSA, 2010.

Considerando que o estudo tem por objetivo contribuir com os destinos turísticos na análise dos diversos fatores que influenciam para o desenvolvimento da atividade turística, acredita-se que, no caso de Niterói, esse fato vem ocorrendo. Isto porque o município implantou o projeto nomeado “Requalificação do Centro de Niterói” com a finalidade de revitalizar, por meio de intervenções físicas e urbanísticas, a área central da cidade abrangendo cinco bairros: Centro, Boa Viagem, Morro do Estado, São Lourenço e Ponta D’Areia (Figura 3). E, neste cenário, o transporte se apresenta como uma das prioridades.

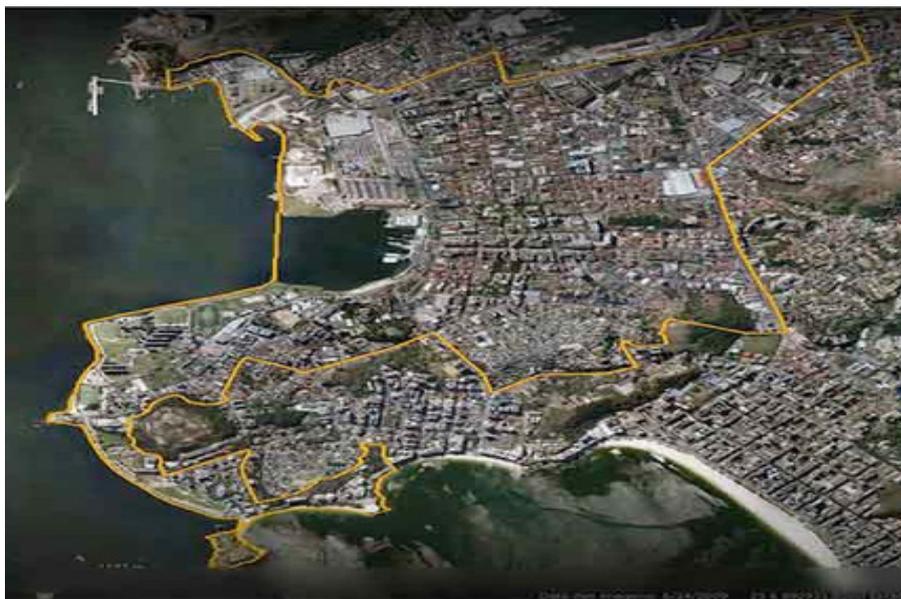
4 Quesitos analisados: produção cultural associada ao turismo; patrimônio histórico e cultural; estrutura municipal para apoio à cultura.

5 Quesito analisado: realização de pesquisa de demanda periódica e existência de instituição que realize pesquisas e turismo tendo Niterói como foco.

6 Quesitos analisados: governança; projetos de cooperação regional; planejamento turístico regional; roteirização; promoção e apoio à comercialização de forma integrada.

7 Quesitos analisados: estrutura municipal para apoio ao turismo; grau de cooperação com os governos estadual e federal; planejamento para a cidade e para a atividade turística; grau de cooperação público-privada.

Figura 3. Área central contemplada para revitalização.

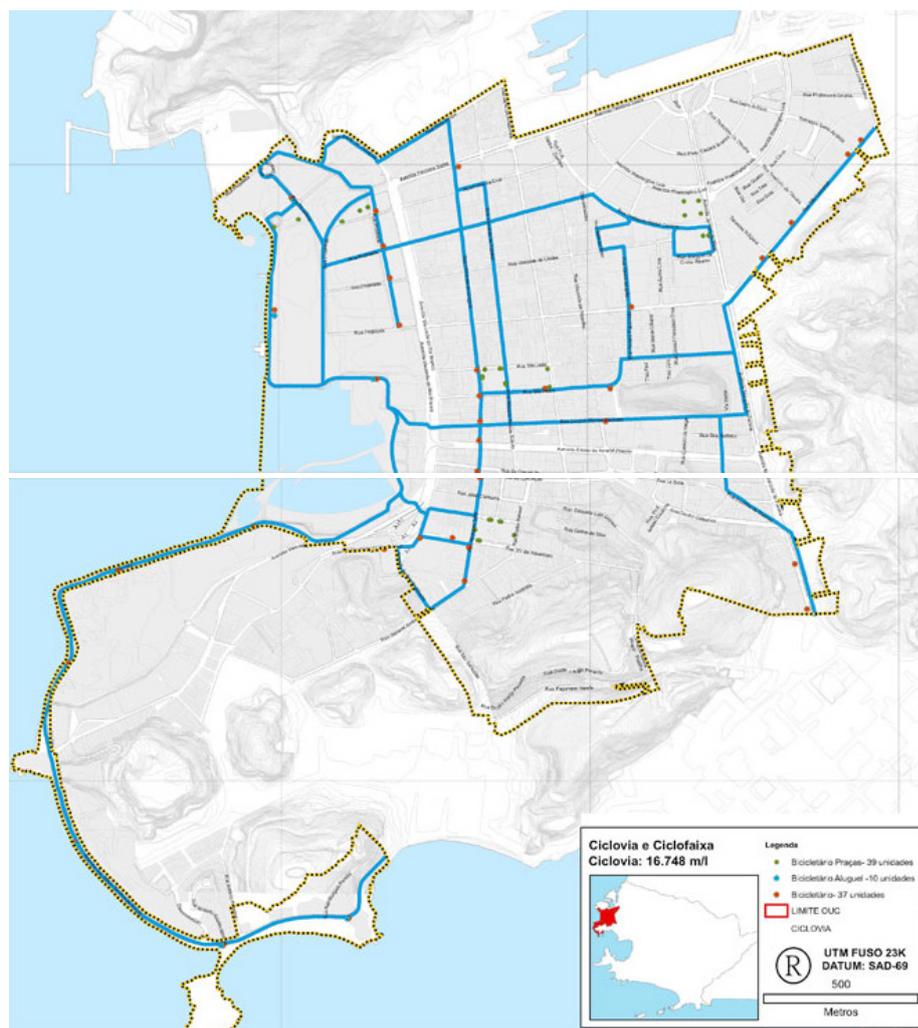


Fonte: Prefeitura de Niterói, 2015a.

A proposta é integrar locais de residência aos pontos de maior atração de pessoas formando uma rede caminhável e cicloviária. E, para fomentar o uso da bicicleta, prevê-se a construção de 16 km de ciclovia.

“A implantação de 16 km de rede cicloviária, com segurança e completa interligação entre vizinhanças e estações de transporte, certamente é um dos destaques da operação. De forma inédita no país, as novas edificações terão número mínimo de vagas de bicicletário garantido por lei. A ideia de uma ciclovia não apenas voltada ao lazer, mas com o objetivo de valorizar a bicicleta como meio de transporte, ganha muita força quando se percebe Niterói como uma cidade... de topografia extremamente amigável na sua parte central...” (Prefeitura de Niterói, 2015b)

Figura 4. Projeção dos 16 km de ciclovias ou ciclofaixas e de bicicletários.



Fonte: Prefeitura de Niterói, 2015b.

Embora 16 km possam parecer quantitativo pequeno diante da extensão do município e, principalmente se comparado com o plano cicloviário da cidade do Rio de Janeiro (371 km de ciclovias), Niterói apresenta característica bastante peculiar: localização no centro e arredores de residências, centros comerciais, escolas e universidades, hospitais, entre outros. Além disso, é nesse espaço que estão concentrados dois dos três caminhos turísticos divulgados pela Neltur (Niterói Empresa de Lazer e Turismo) em seu site: Caminho dos Museus e Caminho Niemeyer.

O fato é que grande parte da demanda que visita Niterói procede da cidade do Rio de Janeiro e utiliza as barcas para fazer a travessia desembarcando na estação Araribóia. E, ao chegar à estação, logo na saída, se depara com um centro de informações turísticas. Este não divulga os roteiros apresentados pelo site da empresa (Caminho dos Museus e Caminho Niemeyer), mas distribui um mapa sinalizando a possibilidade de um roteiro por toda a orla onde é possível conhecer as obras que compõem o acervo arquitetônico de Niemeyer, visitar museus, observar a paisagem da cidade do Rio de Janeiro e conhecer fortes.

A extensão entre o primeiro atrativo (Teatro Popular) e o último (Fortaleza de Santa Cruz), é de cerca de 11 km. De acordo com o [googlemaps](#)⁸, pode ser percorrido de carro em 22 minutos, de ônibus em 1h33 e, a pé, em 1h56. O tempo estimado não inclui o período de visitação, mas é interessante observar a proximidade de tempo ao comparar deslocamento a pé ou de ônibus.

Ressalta-se aqui a questão da distância apropriada para o uso da bicicleta em rotas urbanas quando o ciclista realiza o percurso direto sem paradas: 8 km. Ademais, faz-se interessante destacar o tempo indicado para o cicloturismo urbano: de três a oito horas. E, para completar, sugere-se a visualização da figura 5, em que se apresenta o roteiro pela orla.

Figura 5. Mapa turístico distribuído pelo centro de informações turísticas da Neltur.



Fonte: Adaptado a partir de Neltur, 2015.

A estação de desembarque da Praça Araribóia está localizada na parte inferior do lado esquerdo, exatamente onde se ilustra a sinalização de informação turística. A linha azul apresenta o roteiro que pode ser realizado a pé (ou de bicicleta), e a linha em abóbora, de carro ou ônibus.

Os três círculos em vermelho colocados pelos autores se referem aos espaços em que há desníveis. Os 450 m é somente de subida e/ou descida. Já os 2,2 km contemplam a subida e a descida. E os 3,2 km somente subida e/ou descida. Neste último, devido à sinuosidade da via e constante elevação, verifica-se como mais apropriado a realização do percurso a pé. Todos os demais trechos se referem a percursos planos.

A partir dos dados apresentados, considera-se que a cidade de Niterói apresenta potencial para o desenvolvimento do cicloturismo urbano em grau 2 (Tabela 6). Ademais, verifica-se que os residentes e/ou turistas hospedados na cidade do Rio de Janeiro representam a principal demanda emissora.

⁸ Consulta realizada em 10 de junho de 2015 às 23h14.

Quadro 7. Classificação do percurso para o cicloturismo urbano em Niterói.

Critério	Característica	Valor
Grau de severidade	Pouco severo	1
Orientação do percurso	Caminhos e cruzamentos bem definidos ou sinalizados	1
Grau técnico	Percurso tecnicamente fácil	2
Grau de esforço	Pouco a moderado	2

Fonte: Elaboração própria.

A Pesquisa

Na cidade do Rio de Janeiro, existe uma área denominada Aterro do Flamengo que inicia no centro e vai até a zona sul. Trata-se de um parque ao longo das margens da Baía de Guanabara com área gramada e arborizada, quadras de esporte, ciclovias, locais para caminhar e lazer ao mesmo tempo em que aloja via de tráfego para veículos motorizados com velocidade de até 90 km/h.

Aos domingos e feriados as vias de tráfego são fechadas para os veículos automotores e o espaço fica liberado para o lazer e recreação. Dias em que é possível ver muitas pessoas pedalando, não somente com suas bicicletas, mas também por meio de aluguel das “magrelas”⁹, possível em função do número de empresas que se alojam no espaço de lazer com esse objetivo, assim como áreas para manutenção e aquisição de equipamentos.

A distância entre a estação das barcas localizada na Praça XV e o início do Aterro é de 3,2 km e, por isso mesmo, é comum, aos domingos e feriados, verificar determinado quantitativo de pessoas se deslocando de Niterói para pedalar no Aterro. Isto porque as barcas permitem o transporte das bicicletas sem a cobrança de adicional. Assim, o objetivo é a promoção do percurso inverso: trazer as pessoas que pedalam no Aterro aos domingos e feriados para realizarem o cicloturismo urbano em Niterói.

Para tanto, foi desenvolvido questionário composto por 14 itens divididos em três abordagens. Começou-se com o perfil do respondente, se deu prosseguimento com a relação entre o respondente e o uso da bicicleta e, por fim, buscou-se verificar o conhecimento do respondente em relação à cidade de Niterói no que se refere ao turismo e ao uso da bicicleta no município.

A pesquisa foi realizada em dia de domingo, 14 de junho de 2015, nos horários de manhã e tarde. Como recurso se utilizou de formulário eletrônico desenvolvido por meio de ferramenta disponibilizada no Google Drive com posterior tabulação e cruzamento de dados a partir da tabela dinâmica do Excel, que permite uma variedade de cruzamentos. Ao longo do texto, destacam-se as informações consideradas de maior relevância para o desenvolvimento do trabalho.

Inicialmente, dividiu-se o formulário em quatro faixas etárias: 15 a 24, 25 a 44, 45 a 64 e a partir de 65 anos. Surpreendeu o fato de que 93,8% dos respondentes estavam na faixa etária compreendida entre 25 e 64 anos. Sendo 57,6% entre 45 e 64 anos e 42,2% entre 25 e 44 anos. Ambas as faixas etárias se referem às idades em que geralmente já se tem família formada com filhos, fato esse que se confirmou com a pergunta sobre a utilização da bicicleta onde 1/3 (31,1%) dos respondentes informaram que a utilizavam no lazer em família.

⁹ Termo utilizado para se referir às bicicletas.

Entre os respondentes, 77,1% possuem nível superior completo, onde 81% residem em bairros próximos ao Aterro do Flamengo (Botafogo, Catete, Flamengo, Lapa, Laranjeiras e Santa Tereza) e destes, 26,7% tem renda superior a cinco salários mínimos. Devido ao grau de instrução e renda, entende-se que o grupo destacado pode ser considerado como demanda real ou potencial para realização do cicloturismo urbano na cidade de Niterói.

Além disso, verificou-se que 91,67% dos respondentes conheciam Niterói, isto porque já foram em algum momento ou frequentam a cidade com regularidade. Porém, somente 47,7% tem conhecimento da gratuidade da bicicleta na travessia pelas barcas. Ao longo da pesquisa, não se perguntou se o deslocamento até Niterói era realizado por meio das barcas ou de outro modo de transportes, fato que pode justificar o desconhecimento da gratuidade pelos respondentes.

Entre os respondentes, 29,5% indicaram conhecer o roteiro turístico existente na região central da cidade, mas chamou a atenção que embora 18,2% tenham dito que desconheciam a possibilidade de realizar o roteiro usando a bicicleta, 20,5% informaram que já pedalarão de bicicleta no mesmo espaço. Acredita-se que alguns dos respondentes já realizaram o percurso de bicicleta, até mesmo com motivo de turismo, mas desconhecem tal situação.

No item em que se perguntava o motivo para que o respondente ainda não tivesse ido à Niterói de bicicleta, destacam-se (em ordem de importância citada): desconhecimento sobre o roteiro turístico de Niterói e a possibilidade de realizá-lo como cicloturismo; tempo disponível insuficiente para o deslocamento de ida e volta compreendendo residência e roteiro; e, segurança. Outras variáveis foram citadas, mas em menor número de repetições sendo desconsideradas como relevantes.

O dado que cita a variável insuficiência de tempo disponível como motivo para a não realização do roteiro foi demonstrada ao se perguntar o tempo que os respondentes utilizavam durante o lazer de bicicleta: 80% informaram que pedalam por menos de três horas e 8% entre três e cinco horas. Em ambas as situações se tratam de tempos insuficientes para a realização do cicloturismo em Niterói partindo de algum bairro da cidade do Rio de Janeiro ainda que esteja em espaço geográfico considerado próximo ao Aterro do Flamengo e conseqüentemente à estação das barcas localizada na Praça XV.

Considerações finais

Ao longo do trabalho, identificaram-se as iniciativas públicas que vem sendo realizadas para tornar a cidade de Niterói um espaço ciclável para os residentes, o que conseqüentemente, reflete na mobilidade turística do município.

Embora tenha se identificado a região central de Niterói como uma área com grande quantidade de atrativos turísticos consolidados e inclusive inseridos no mapa turístico da cidade distribuído nos centros de informações turísticas, ainda não se vê a relação entre o turismo e as bicicletas, ou melhor, o cicloturismo. Mesmo tendo sido verificado que a cidade se apresenta com baixo nível de dificuldade para a realização do roteiro, grau dois entre cinco níveis.

Acredita-se no grande potencial de atração da demanda proveniente da cidade do Rio de Janeiro por motivos de lazer e/ou turismo, devido à proximidade entre ambos os municípios e a comercialização turística em conjunto como região metropolitana. Mas, após pesquisa, percebeu-se que a demanda apresenta-se como deferida para o cicloturismo pelo município, ainda que de forma inconsciente. Isto porque não há informações sobre tal atividade, nem mesmo infraestrutura de apoio, tais como bicicletarias e lojas especializadas, aluguel de bicicletas etc.

Ademais, constatou-se que muitas pessoas, embora circulem pelo espaço em questão, e tenham até mesmo pedalado, desconhecem que o mesmo se trata de um roteiro turístico.

Referências bibliográficas

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

_____. **NBR: 15509-1: cicloturismo parte 2:** classificação de percursos. Rio de Janeiro, 2007b.

BARBOSA, L. (Org.). **Índice de competitividade do turismo nacional** – 65 destinos indutores do desenvolvimento turístico regional – relatório Brasil 2010. Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

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

CRUZ, W. **Ciclovía, ciclofaixa, ciclorrota e espaço compartilhado**. 27 de junho de 2014. Disponível em <http://vadebike.org/2011/05/ciclovía-ciclofaixa-ciclo-rota-e-espaco-compartilhado/>. Acessado em 10 de junho de 2015 às 18h32.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS [FGV]. **Estudo de competitividade**. Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

GARCIA, E. **Manual de dicas para cicloturistas de primeira viagem**. Disponível em <http://www.clubedecicloturismo.com.br/>. Acesso em 8 de junho de 2015 às 13h04.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE]. **Censo demográfico 2010** – Niterói.

MINISTÉRIO DO TURISMO [MTUR]. **Roteiros do Brasil**. Brasília: Ministério do Turismo, 2011.

_____. **Turismo é a estrada e não o destino**. Disponível em http://www.turismo.gov.br/turismo/noticias/todas_noticias/20110716-18.html. Acesso em 8 de junho de 2015 às 14h39.

_____. **Turismo sobre duas rodas**. Cicloturismo se transforma em estilo de viajar no Brasil. Disponível em http://www.turismo.gov.br/turismo/noticias/todas_noticias/20120201.html. Acesso em 8 de junho de 2015 às 14h45.

NITERÓI EMPRESA DE LAZER E TURISMO [NELTUR]. **Passeios turísticos**. Disponível em http://www.neltur.com.br/pt_atrat_passeio.htm. Acesso em 10 de junho de 2015 às 22h08.

PREFEITURA DE NITERÓI. **O Centro que queremos**. 2015a. Disponível em <http://centro.niteroi.rj.gov.br/oprojeto/ocentroquequeremos.php>. Acesso em 10 de junho de 2015.

_____. **Mobilidade urbana sustentável**. 2015b. Disponível em <http://centro.niteroi.rj.gov.br/oprojeto/oquevaimudar.php#!mobilidade>. Acesso em 10 de junho de 2015 às 22h17.

SANTOS, C.; CAMPOS, A. & ALVES, L. **Bicicleta e turismo:** mobilidade urbana e prática turística sustentável. II Fórum sergipano de bicicleta, 2014.

SECRETARIA DE ESTADO DE TURISMO [SETUR]. **Cidades Maravilhosas**. Disponível em <http://www.cidadesmaravilhosas.rj.gov.br/Default.asp?lang=br>. Acesso em 10 de junho de 2015 às 19h28.

SOARES, A. **Circuitos de cicloturismo**. Manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros. Universidade do Estado de Santa Catarina: Florianópolis, 2010.