

I ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO



eBook completo: bit.ly/ebook_iedesc

Página da edição do evento: bit.ly/cicloturismourbano

Portal para informações do evento: planett.com.br/cicloturismo

FORMATO PARA CITAÇÃO:

SILVA, L. S.; TEIXEIRA, C. A.; EDRA, F. P. M. Transporte turístico para mobilidade: estudo de caso de Jurujuba – Niterói. In: EDRA, F. P. M.; DECASTRO, J.; SALDANHA, L. (Orgs.) Cicloturismo urbano em foco. Niterói: FTH/UFF, p. 112-120, 2017.



TRANSPORTE TURÍSTICO PARA MOBILIDADE: ESTUDO DE CASO DE JURUJUBA- NITERÓI

Letícia dos Santos Silva ¹
Camila de Almeida Teixeira ²
Fátima Priscila Morela Edra ³

RESUMO

Este trabalho objetiva verificar a opinião do residente do bairro de Jurujuba, em Niterói, sobre a construção da ciclovias turística na região e possibilidade de apropriação como rota alternativa para deslocamentos até o Centro da cidade. A pesquisa pode ser justificada pelo fato de as autoras acreditarem que tal intervenção fomentará não somente o turismo na localidade, mas também beneficiará os residentes da região. Os resultados demonstraram que os moradores têm consciência do benefício da ciclovias para o bairro, não somente como mais uma via de deslocamento, mas também como uma forma de atrair turistas e, conseqüentemente, uma economia alternativa para Jurujuba.

PALAVRAS CHAVE: mobilidade; cicloturismo; jurujuba.

ABSTRACT

The aim of this paper was to assess the opinion of the resident Jurujuba neighborhood in Niteroi on the construction of tourist bike path in the region and the possibility of appropriation as an alternative route for trips to the city center. The research can be justified by the fact that the authors believe that such intervention would not only encourage tourism in the town, but also benefit the locals. The results showed that residents have a perceived benefit of the bike path to the neighborhood, not just as a way of travel but also as a way to attract tourists and consequently an alternative economy for Jurujuba.

KEY WORDS: mobility; cycling; tourism.

1. INTRODUÇÃO

O bairro de Jurujuba, em Niterói, no estado do Rio de Janeiro, possui uma característica diferente dos outros bairros do município: uma pequena enseada afastada do centro, banhada pela entrada da Baía de Guanabara. Por isso, acaba sendo segregado dos demais bairros, contendo aspectos próprios da identidade, como sua extensa vila de pescadores. Jurujuba conta com um complexo de fortes militares, entre eles, a Fortaleza de Santa Cruz da Barra, único forte aberto à visitação e muito apreciada por moradores e turistas. Possui também uma intensa pesca de mariscos, ajudando a movimentar a economia pesqueira da região (NELTUR 2016).

Examinando o panorama da cidade, Niterói possui planejamento municipal que contempla a bicicleta como transporte e mantém eventos no segmento de cicloturismo, como o Niterói Bike Tour. Esse projeto consiste em um roteiro turístico percorrido de bicicleta passando por atrativos da cidade acompanhados por um guia de turismo. Trata-se de um projeto recente que atrai um número cada vez maior de participantes para a prática de atividade física e turismo na cidade (NELTUR 2016).

¹ Aluna do Curso de Turismo da Faculdade de Turismo e Hotelaria, Universidade Federal Fluminense (FTH/UFF) - leticiadossantoss23@gmail.com

² Aluna do Curso de Turismo e Bolsista PIBIC/CNPq. Faculdade de Turismo e Hotelaria, Universidade Federal Fluminense (FTH/UFF) - camilateixeira@id.uff.br

³ Professora Adjunta da Faculdade de Turismo e Hotelaria, Universidade Federal Fluminense (FTH/UFF) - edra@turismo.uff.br

A partir da reflexão sobre o potencial turístico de Jurujuba e novas formas de atrair mais turistas, pensou-se como seria a aceitação dos moradores em relação à construção de uma ciclovia turística que ligasse o Centro de Niterói até Jurujuba e, conseqüentemente, à Fortaleza de Santa Cruz da Barra, já que as ciclovias da orla da cidade vão somente até as estações das barcas em Charitas (bairro anterior à Jurujuba).

E, embora a premissa no planejamento do sistema de transportes seja de promover intervenções na cidade que agreguem valor e mobilidade a sua sociedade e, conseqüentemente, ter sua apropriação pela atividade turística, acredita-se que, no caso de Jurujuba, existe uma forte tendência de ocorrer o inverso.

Assim, foi desenvolvido um estudo de campo para captar a opinião dos moradores sobre a realização dessa obra no bairro sendo o objetivo desse artigo o de apresentar os respectivos resultados da pesquisa.

Tal fato se justifica pela observação dos roteiros turísticos em elaboração para a implantação do cicloturismo, pois o único trecho do percurso que ainda não possui infraestrutura de ciclovia e/ou ciclofaixa localiza-se no espaço que compreende a estação das barcas em Charitas e a Fortaleza de Santa Cruz.

Acredita-se que a efetiva implantação dessa infraestrutura possibilitará que os residentes do bairro realizem percursos de bicicleta até o centro da cidade.

Mas, se essa ação pode facilitar a mobilidade para os moradores do bairro de Jurujuba, por que ainda não foi executada como medida de planejamento do sistema de transportes?

Talvez, para os gestores do poder público, possa existir a ideia de que aquela sociedade não se apropriaria da ciclovia, caso fosse construída, devido à longa distância a ser percorrida de bicicleta até o Centro da cidade (cerca de 8,8 km).

A pesquisa aplicada foi de caráter quantitativo e qualitativo, com perguntas fechadas usando a Escala Likert. Segundo o site SurveyMonkey, essa escala mede atitudes e comportamentos utilizando respostas que variam de um extremo ao outro, ao contrário de uma simples resposta como sim ou não. Assim, essa escala permite descobrir níveis de opinião que são essenciais para a pesquisa deste trabalho. Foi entrevistada 2,4% da população, pois como se trata de um trabalho acadêmico e de pequena escala, não seria necessário entrevistar uma grande parcela de moradores.

2. TURISMO, TRANSPORTES E SOCIEDADE

O impacto do turismo na comunidade deve ter mais aspectos positivos do que negativos, mesmo sabendo que esses são quase inevitáveis. O fomento da atividade turística em determinado espaço pode oferecer grandes oportunidades, tais como o aumento das possibilidades para além da infraestrutura básica e, como exemplo desse processo, pode-se citar o desenvolvimento de vias de circulação facilitando o fluxo para o desenvolvimento do comércio local estimulando a criação de novos empregos. Poderá também incentivar o intercâmbio cultural e a troca de experiências entre moradores e turistas. Porém, existe a possibilidade de o turismo vir a gerar impactos negativos, tais como: perda da identidade local, imagem distorcida dos moradores, degradação do meio ambiente, aumento no índice de violência e sucateamento dos transportes (COOPER et al., 2007).

Os transportes influenciam totalmente a característica de um local, principalmente quando se referem aos espaços turísticos. Sem a infraestrutura necessária para o deslocamento até o destino, o fomento da atividade é prejudicado, tornando-se menos atraente em relação a outros destinos já desenvolvidos. De acordo com Cooper et al. (2007, p.449):

“Uma infraestrutura de acesso e transporte adequada para os mercados potenciais é um dos pré-requisitos mais importantes para o desenvolvimento de qualquer destino turístico.”

Segundo Leiper (1990), o transporte é essencial para o destino turístico, pois ele fornece meios para o deslocamento até o lugar desejado, provê infraestrutura necessária para a locomoção no local e pode ser a própria atração turística. Logo, torna-se necessário criar políticas públicas de transportes eficazes para que a atividade seja benéfica para turistas e, principalmente, para residentes.

Em resumo, o planejamento de transportes se apresenta como fator essencial para alcançar desenvolvimento, beneficiar a comunidade, gerar fluxo favorável e minimizar as distâncias. Seja esse realizado para o turismo ou apropriado pelo turismo.

Conforme explica Getz (1983), a capacidade de desenvolvimento do destino turístico está diretamente relacionada à implementação de vias de acesso e à melhoria dos transportes. Sem o meio de locomoção até o local e no local, fomentar o turismo se torna impossível, além de atrapalhar e/ou conter atividades geradoras de empregos na região, oriundas da própria atividade turística, como por exemplo: mercado hoteleiro, agências de turismo receptivo e outros nichos.

Segundo Sheller e Urry (2004), o termo *tourism mobilities* torna-se conveniente pelo fato de que há variadas formas de mobilidade que configuram o turismo, envolvendo todo o setor como prestadores de serviços, turistas, meios de transportes e comunicação. A mobilidade como um ponto de partida para o turismo entra em uma questão de análise não só de planejamentos, mas também sociológica, pois os padrões de mobilidade mudam de acordo com as mudanças da sociedade. Com base em Sheller, Urry (2004 apud GUIMARÃES, 2011, p.18):

Em função das dimensões contemporâneas do capitalismo, associadas à velocidade dos processos de produção e consumo, os deslocamentos humanos também são afetados, assim como a subjetividade. Desse modo, alguns autores destacam a questão da mobilidade como eixo importante de investigação da sociedade contemporânea. Nesse contexto, temos o exemplo do turismo enquanto forma de lazer, que pode ser inserido na categoria “mobilidade”, fenômeno genérico que pressupõe várias formas de transporte, deslocamentos diários entre comunidades e outras formas de viagens, assim como suas diversas inter-relações através de várias formas de comunicação.

A mobilidade no destino turístico não somente projetada para o lazer, mas também para o deslocamento de todos os envolvidos, gera uma inter-relação entre sociedades. Tal comunicação física somente pode ocorrer por meio do deslocamento. A troca de experiências pode alavancar o turismo de lazer em determinada região, desde que essa esteja inserida na categoria de mobilidade.

“a mobilidade tornou-se o fator de estratificação mais poderoso e mais cobiçado, a matéria de que são feitas e refeitas, diariamente, as novas hierarquias sociais, políticas, econômicas e culturais em escala cada vez mais mundial” (BAUMAN, 1999, p.16).

Essas questões concretizam a teoria da sociedade pós-moderna de consumo associada diretamente ao grau de mobilidade que diferentes classes econômicas possuem, o que implica na liberdade de ir e vir, de escolher onde estar. Assim, Bauman afirma (1999, p.16) que “a falta forçada de mobilidade gera incapacidade e insatisfação”.

Diante de tais paradigmas, a mobilidade se torna algo crucial para o desenvolvimento da sociedade na era contemporânea e, embora a barreira de fronteiras de transportes já não apareça tão grande como em décadas anteriores, ainda assim, impede a circulação livre de pessoas.

Guimarães (1999) explica que a mobilidade contemporânea, diante de novas condições sociais, implica em questões referentes ao corpo e, o material transportado pelo corpo de pessoas, legal ou ilegal, tem consequências em várias instituições e sua organização. Nesse sentido, a globalização, a mobilidade e o turismo influenciam consideravelmente a sociedade contemporânea.

3. MOBILIDADE EM NITERÓI

A cidade de Niterói, município localizado no Estado do Rio de Janeiro, vem se destacando na questão de mobilidade urbana com bicicletas. Há um projeto da prefeitura de Niterói em funcionamento denominado Programa Niterói de Bicicleta (PNB). Este foi criado em 2013 e faz parte dos 32 projetos de estruturação do município inclusos no plano estratégico municipal “Niterói que Queremos”.

Segundo Niterói (2016b), a inserção das bicicletas no cenário da cidade partiu da ideia de responder aos desafios relacionados à mobilidade, ao meio ambiente e à qualidade do espaço urbano. Ao PNB cabe a responsabilidade de estimular o uso das bicicletas como meio de transporte e lazer inserindo a cultura ciclovária no município.

Niterói, assim como várias cidades de médio e grande porte ao redor do mundo, tem investido nos últimos anos em políticas sustentáveis e inteligentes para reduzir o congestionamento de seu centro urbano. Além da reestruturação e modernização do seu sistema de transportes públicos, a política de incentivo ao uso da bicicleta como alimentadora desse sistema, como efetivo meio de locomoção para curtas e médias distâncias, e para atividades de lazer, tem norteado os projetos de mobilidade elaborados atualmente pelo poder público local (NITERÓI, 2016b).

O modelo de desenvolvimento do PNB segue diretrizes de gestão integrada e participativa, contando com parcerias de diversos órgãos públicos, iniciativa privada, grupos organizados e cidadãos. Seu principal papel é mobilizar e reunir atores que influenciem o planejamento e a implantação das ações e projetos garantindo a demanda da população da cidade relacionada ao tema da mobilidade por bicicleta.

O PNB atua em duas vertentes:

- a. Infraestrutura cicloviária – Ações de planejamento de infraestrutura física adequada para que atuais e futuros ciclistas possam se locomover e estacionar suas bicicletas com segurança e conforto. Deve atender às necessidades de cada região da cidade conforme os padrões de construção já estabelecidos no Manual de Infraestrutura Cicloviária de Niterói, que ainda está em fase de aprovação pela Prefeitura Municipal;
- b. Cultura e educação cicloviárias - Ações que influenciam a cultura e o comportamento da população e visitantes do município de Niterói promovendo a bicicleta como meio de transporte para pequenas e médias distâncias e para as atividades de lazer e turismo. Engloba também a organização de eventos com temática focada na mobilidade por bicicleta, estimulando a conscientização do seu uso. Outro objetivo é semear informações sobre as principais regras para o uso da bicicleta no espaço urbano estimulando a boa convivência entre ciclistas, motociclistas, motoristas e pedestres.

O Fluminense (2016) cita que entre as ações de sucesso do PNB está o evento denominado Niterói Bike Tour que ocorre em parceria com o órgão de turismo da cidade (Niterói Empresa de Lazer e Turismo - Neltur) e o projeto PedalUFF-Tur da Faculdade de Turismo e Hotelaria (FTH) da Universidade Federal Fluminense (UFF). A ideia proposta é desenvolver ações para alavancar o cicloturismo na cidade.

De acordo com PedalUFF-Tur (2016), está em andamento uma pesquisa de dados sobre o perfil dos ciclistas de Niterói, a lazer e/ou trabalho. O objetivo é levantar informações para a tomada de decisões sobre projetos ciclísticos na cidade.

Diante de todo o cenário, uma ciclovias turística ligando a ciclovias de Charitas à Jurujuba seria muito interessante para o estímulo da atividade de cicloturismo no município. Além dos atrativos turísticos ao longo do percurso, o turista e o morador que utilizassem a via poderiam usufruir de uma extensa paisagem à beira da Baía de Guanabara com visão para a cidade do Rio de Janeiro.

4. O POTENCIAL TURÍSTICO DE JURUJUBA

O bairro de Jurujuba mantém um clima bucólico, totalmente inverso ao clima do Centro e Zona Sul de Niterói. Por ser uma grande colônia de pescadores, a principal atividade econômica do bairro é a mitilicultura, o cultivo de mexilhões. Além da atividade pesqueira, Jurujuba possui rico cenário turístico herdado desde o Período Colonial.

O bairro possui um Complexo de Fortes que está sob os cuidados do Exército Brasileiro. A Fortaleza de Santa Cruz é a mais famosa e a única aberta para visitas turísticas. Construída em 1555, tornou-se a principal estrutura defensiva da Baía de Guanabara e do Porto do Rio de Janeiro. Possui acervo de 45 canhões, além de uma capela datada de 1612.

Há poucos metros da Fortaleza de Santa Cruz, encontra-se o Forte do Imbuí. Sua construção teve início em 1863 com o objetivo de também proteger a Baía de Guanabara. Porém, esse forte encontra-se fechado para a visitação, como também os demais fortes do bairro, como o Forte de São Luiz, a Machu Picchu brasileira (NELTUR, 2016), o Forte do Pico, com vista panorâmica da cidade do Rio de Janeiro e o Forte do Rio Branco.

Jurujuba possui também um conjunto de igrejas históricas: a Igreja de Nossa Senhora da Conceição da Várzea de Jurujuba, que teve sua construção entre 1629 e 1667 e a Igreja de Santa Bárbara, localizada na Fortaleza de Santa Cruz, abrigando a imagem de Santa Bárbara que veio de Portugal. É considerada uma das igrejas mais antigas da cidade.

Além de Fortes e Igrejas, o bairro de Jurujuba possui belas praias banhadas pela Baía de Guanabara. Inventariadas

pela Neltur (2016), a Praia de Jurujuba, onde é realizada a Festa de São Pedro, no dia 29 de junho, possui restaurantes tradicionais com especialidades em frutos do mar. A Praia de Adão e Eva e a Praia da Maçã são praias gêmeas, servindo de acesso à Fortaleza de Santa Cruz. A Praia do Forte, localizada dentro do Forte do Rio Branco, não permite visitação.

Para usufruir positivamente dessa rica paisagem histórica e natural é necessário unir população e políticas públicas de incentivo do turismo podendo, assim, beneficiar não somente o turismo, mas a comunidade local.

5. A PESQUISA

As datas de realização da pesquisa de campo aconteceram entre os dias 22 e 23 de julho de 2016, sexta e sábado, respectivamente. Definiu-se que os respondentes deveriam ser residentes de Jurujuba e ter entre 15 e 64 anos por representarem idades que possuem vida acadêmica e profissional ativa e, por isso, necessitam exercer maior quantitativo de deslocamentos.

O objetivo era identificar a percepção dos residentes de Jurujuba em relação à bicicleta, ao turismo e à expansão da rota cicloviária do Centro da Cidade até Jurujuba por meio da construção a partir de Charitas até o bairro. Pretendia-se verificar se os moradores se apropriariam da obra como uma via de transportes.

Assim, elaborou-se pesquisa de caráter quantitativo e qualitativo com um total de 11 perguntas, dez fechadas e uma aberta, com um espaço no final para sugestões.

As primeiras cinco questões foram formuladas para classificar o perfil do morador. A sexta pergunta pretendia identificar a relação entre o entrevistado e a bicicleta. Os demais itens procuravam saber a opinião do morador a respeito de um possível projeto de construção de ciclovia turística com conseqüente fomento à atividade turística no bairro e, para isso, utilizou-se a Escala Likert. A última pergunta era aberta para o relato de opiniões contrárias e indecisas sobre a construção.

5.1 Resultados

O total de entrevistados com formulários válidos correspondeu a 2,4% da população. Tal percentual foi considerado necessário para uma pesquisa acadêmica. Destes, 47% eram homens e 53% mulheres.

Faixa etária: A Faixa etária dos respondentes variou entre 12 anos e 60 anos ou mais. O objetivo era averiguar qual faixa de idade que possivelmente usaria a ciclovia em seus deslocamentos diários e não somente para o lazer. Constatou-se que, entre os entrevistados, a idade dominante era entre 41 e 59 anos, com 29% do total, seguidos pela faixa etária de 31 a 40 anos, com 27%.

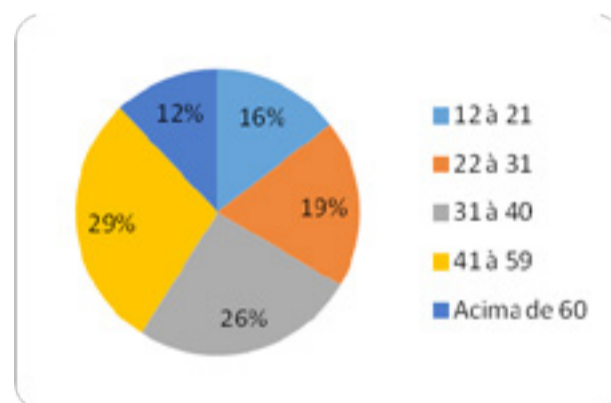


Figura 1: Gráfico de Faixa Etária.

Fonte: Elaboração própria.

Grau de escolaridade e renda familiar: As seguintes questões foram formuladas para a compreensão do perfil do morador de Jurujuba. Dentre os entrevistados, 38% possuíam ensino médio completo, contrapondo a segunda colocação que correspondeu a 22% com ensino fundamental incompleto. Notou-se um contraste muito grande quanto ao grau de escolaridade dos moradores entrevistados. Uma vez que o bairro não possui faculdades, apenas escolas estaduais de ensino médio e escolas municipais de ensino básico, os moradores são forçados a se deslocarem para estudar em instituições de ensino superior, onde a maioria está localizada no Centro de Niterói, na cidade do Rio de Janeiro e São Gonçalo, municípios vizinhos ao município de Niterói que requerem mais de uma hora de trajeto. Não figuraram entre os entrevistados pessoas com mestrado e doutorado. Também 2% dos entrevistados eram analfabetos, o que dificultava a compreensão de determinadas perguntas e uma visão mais ampla do projeto.

Quanto à renda familiar, notou-se um grande contraste em relação à Zona Sul de Niterói, mesmo sendo um bairro vizinho. Em Jurujuba, nenhum dos entrevistados possuía renda familiar acima de R\$ 4.000 reais, enquanto que nos bairros vizinhos essa renda é facilmente encontrada e superada ao se constatar pelo custo de vida alto e pela especulação imobiliária. Entre os respondentes da pesquisa, 29% tinham a renda familiar entre R\$ 1.901 e R\$ 2.550, seguido de 24% que possuíam renda familiar equivalente a um salário mínimo. Esses dados relatam a característica de um bairro formado por uma comunidade mais simples e de classe operária reforçando o estereótipo de vila de pescadores.

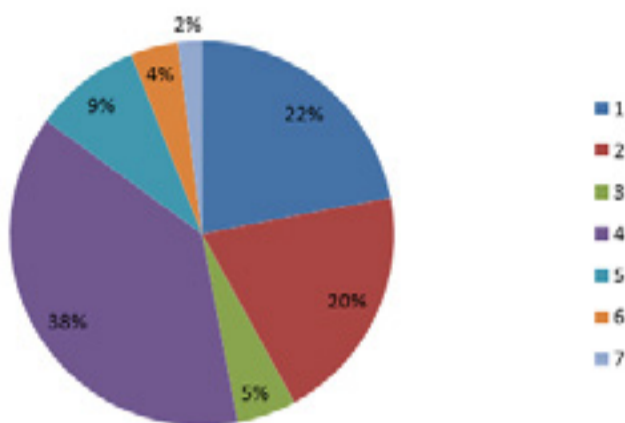


Figura 2: Gráfico Grau de escolaridade.
Fonte: Elaboração própria.

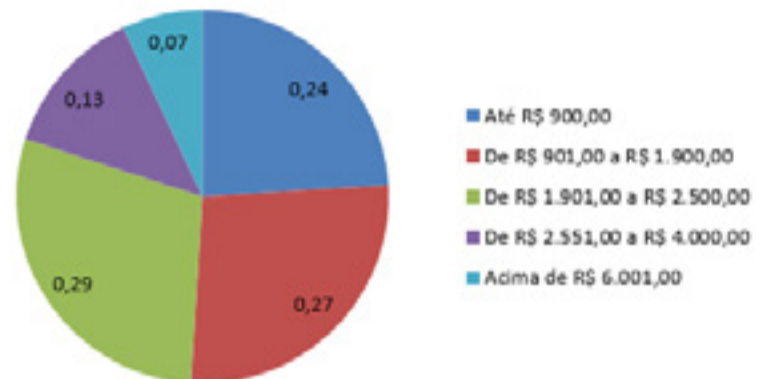


Figura 3: Gráfico de Renda Familiar.
Fonte: Elaboração própria.

Moradores que possuem ou não bicicleta: No que se refere ao tema ciclismo, a questão procurou identificar quantos moradores entrevistados possuíam ou não uma bicicleta, instrumento principal do nosso estudo. Os dados ficaram divididos, havendo quase o mesmo percentual para os que possuíam e os que não possuíam uma bicicleta. Relatamos que, entre 45 entrevistados, 49% não possuíam bicicleta pessoal e 51% possuíam. Esse dado é de suma importância para a nossa pesquisa, pois se os moradores não possuísem bicicleta não teriam como utilizar a ciclovia. Mesmo sendo maioria, a expectativa era de que mais da metade dos moradores possuísse uma bicicleta.

Motivos para usar a bicicleta: Dentre os entrevistados que possuíam bicicleta, 24% a utilizam tanto para o lazer quanto meio de transporte e, provavelmente, esses se beneficiariam da ciclovia. Também, 16% usam a bicicleta para o lazer, aumentando a possibilidade de estímulo da atividade turística e o uso da ciclovia para práticas de cicloturismo.

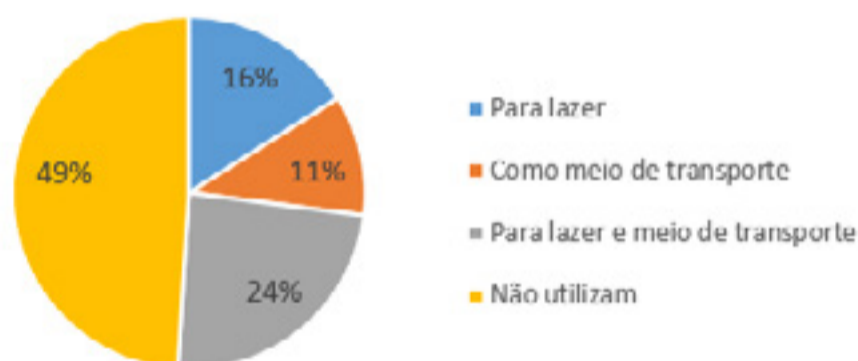


Figura 4: Gráfico de moradores que utilizam a bicicleta.
Fonte: Elaboração própria.

Infraestrutura de Jurujuba para locomoção por bicicleta: Essa pergunta foi formulada para saber mais profundamente a opinião da infraestrutura atual do bairro. Pela escala Likert, o entrevistado ouvia uma afirmação e poderia concordar totalmente até discordar totalmente, podendo também não ter uma opinião, além de mais duas opções, com discordo e concordo. O resultado mostrou-se bastante condicente com as especulações, onde 45% dos entrevistados não concordam totalmente com a afirmação, ou seja, acham que Jurujuba atualmente não possui infraestrutura de qualidade para a locomoção por bicicleta. Fazendo a junção de entrevistados que não concordam totalmente e não concordam, houve um resultado de 77% da população que negaram que o bairro esteja preparado para esse tipo de atividade.

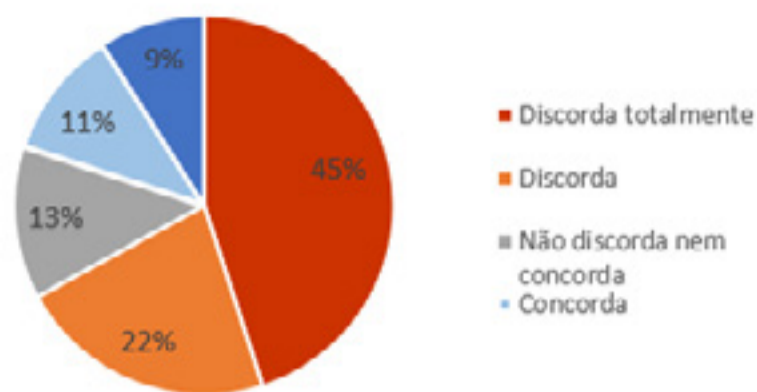


Figura 5: Gráfico de opinião sobre infraestrutura.

Fonte: Elaboração própria.

Turistificação de Jurujuba: A turistificação do bairro de Jurujuba é um ponto importante na pesquisa. Como construir uma ciclovia turística se os moradores do bairro não desejam receber turistas? Para a pesquisa, essa questão foi abordada igual à questão anterior, pela escala Likert, buscando captar a opinião do morador sobre a problemática. De acordo com a pesquisa aplicada, 53% dos moradores concordam totalmente que será benéfico para Jurujuba receber turistas, afirmando que a construção alavancará o comércio na região e, conseqüentemente, o aumento da renda dos moradores. Já 16% concordam e 11% discordam totalmente, alegando temer o aumento da violência na região.



Figura 6: Gráfico de opinião sobre turistificação.

Fonte: Elaboração própria.

A apropriação da ciclovia pelos moradores: O ponto essencial a ser abordado nesse artigo é a apropriação da ciclovia pelo morador e se esse possui expectativas em relação à obra. Segundo os entrevistados, 63% disseram que utilizariam a ciclovia para seus deslocamentos até o Centro de Niterói e acreditam que seria uma obra que ajudaria muito as pessoas que utilizam bicicletas como meio de transporte e lazer. O percentual de pessoas que não utilizariam a ciclovia, que corresponde a 24%, ainda é alto estando entre os principais motivos não possuírem uma bicicleta, a insegurança do local e estradas estreitas que contém muitos morros.

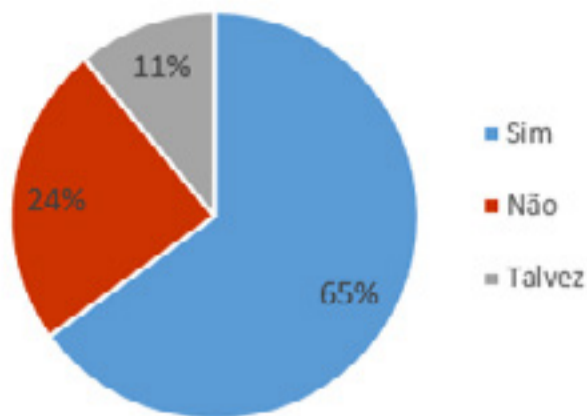


Figura 7: Utilização da ciclovia por moradores.
Fonte: Elaboração própria.

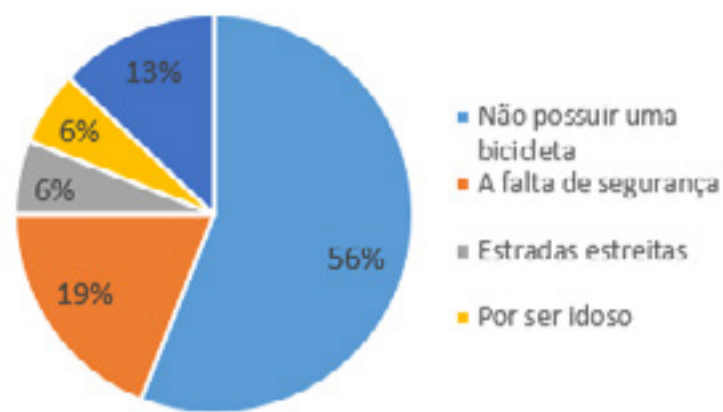


Figura 8: Motivo da não utilização da ciclovia.
Fonte: Elaboração própria.

6. CONCLUSÃO

O presente artigo teve como objetivo saber se o morador de Jurujuba, em Niterói, se apropriaria de uma ciclovia turística caso essa fosse construída no bairro. Após uma extensa análise de toda a conjuntura de turismo e mobilidade foram captados não somente conteúdos teóricos sobre tal possibilidade, mas também a opinião de quem será diretamente afetado pelo possível projeto.

Já sabendo do potencial turístico do bairro, a proposta da ciclovia visa não somente construir uma estrutura para locomoção, mas também inserir Jurujuba no roteiro cultural da Cidade de Niterói, porém, é necessário o engajamento da população para que o benefício seja estendido até esses e não somente aos turistas.

A consciência dos benefícios de tal obra vai muito além do uso da bicicleta pelo morador, pois alcança também o perfil do entrevistado. De acordo com a pesquisa, a maioria dos entrevistados concorda que a ciclovia turística trará muitos benefícios para a região e estão de acordo em receber turistas na região, visando ao crescimento do comércio, das micro pequenas empresas locais, às melhorias na estrutura do bairro e à troca de experiências culturais.

O que mais chama atenção na pesquisa é o fato de que quase metade dos entrevistados não possui uma bicicleta. É necessária uma pesquisa mais aprofundada para saber a causa desse resultado, seja pelo simples fato que não desejar adquirir uma, seja por não saber andar ou por não possuir renda suficiente para comprá-la, que mesmo possuindo diversos valores, não acompanham a renda familiar das famílias do bairro.

Os moradores entrevistados também relatam a falta de infraestrutura de Jurujuba e o quanto isso atrapalha a locomoção por bicicletas. Mesmo com os projetos municipais, segundo os moradores, o bairro encontra-se em total descaso, com altos índices de violência e a falta de estrutura para utilizar a bicicleta como meio de transporte.

Tais aspectos citados influenciam a aceitação e apropriação da ciclovia pelo morador e o fomento da atividade cicloturística no local impedindo a inovação nos roteiros turísticos em Niterói que já estão saturados e vendidos na mídia como uma rota alternativa para o morador se locomover até o centro da cidade. As pesquisas confirmam que a maioria dos moradores entrevistados está preparada para receber tal estrutura no bairro e tem consciência do benefício do turismo para sua região.

REFERÊNCIAS

BAUMAN, Z. Globalização: as consequências humanas. Rio de Janeiro: Zahar, 1999.

COOPER, C.; FLETCHER J.; FYALL A.; GILBERT D.; WANHILL S. Turismo – Princípios e Práticas. Tradução Alexandre Salvaterra – 3.ed , Porto Alegre: Bookman 2007.

GUIMARÃES, V. Globalização e mobilidade: as condições de mobilidade contemporânea e as práticas turísticas. Santa Catarina: Contemporânea, 2011.

NELTUR. NITERÓI. PREFEITURA DE NITERÓI. Fortes e Fortalezas. Disponível em: <<http://www.niteroiturismo.com.br/var/www/html/neltur.com.br/web/attractives/atrativo/4>>. Acesso em: 29 set. 2016.

NITERÓI. PREFEITURA NITERÓI. Plano de desenvolvimento de Niterói. Disponível em: <<http://www.niteroiqueremos.com.br/>>. Acesso em: 01 jul. 2016 a.

NITERÓI. PROGRAMA NITERÓI DE BICICLETA. O Programa. Disponível em: <<http://niteroidebicicleta.rj.gov.br/index.php/2016-01-12-18-28-33/o-programa>>. Acesso em: 01 jul. 2016 b.

O FLUMINENSE. Passeio de bicicleta por pontos históricos de Niterói. Niterói, 08 abr. 2016. Disponível em: <<http://www.ofluminense.com.br/pt-br/cidades/passeio-de-bicicleta-por-pontos-historicos-de-niteroi>>. Acesso em: 30 jun. 2016.

PEDALUFF-TUR. Disponível em: <<http://pedalufftur.blogspot.com.br/p/pedaluff-tur.html>>. Acesso em: 30 jun. 2016.

SHELLER, M.; URRY, J. Places to play, places in play. In: SHELLER, M., URRY, J. (ed.). Tourism mobilities: places to play, places in play. London: Routledge, 2004.