

# **O Turismo de Aventura em São Bernardo, Região do Baixo Parnaíba Maranhense: o Cicloturismo como Possível Indutor da Diversificação Econômica e Desenvolvimento Social**

The Adventure Tourism in São Bernardo, Lower Parnaíba Maranhense Region: Cycle Tourism as a Possible Inductor of Economic Diversification and Social Development

**IGOR DA LUZ CAVALCANTE<sup>1</sup>**

**MATEUS DE SA BARRETO BARROS<sup>2</sup>**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO, CENTRO DE CIÊNCIAS DE SÃO BERNARDO, MARANHÃO, BRASIL**

## **Resumo**

Este artigo tem como principal objetivo, analisar a importância do Turismo de Aventura e Ecoturismo, situando o cicloturismo como um importante vetor no desenvolvimento sustentável da região turística do Baixo Parnaíba Maranhense, especificamente no município de São Bernardo/MA, durante a Pandemia de COVID-19. A partir dessas definições, observamos que as práticas desta atividade podem servir como indutor de desenvolvimento. Assim, propomos três rotas diversificadas, que nos dão uma visão panorâmica dos principais fatores para o desenvolvimento da atividade nesta região. Portanto, o levantamento de dados relacionados ao perfil do ciclista e a mobilidade das rotas, nortearam essa investigação às principais motivações para a prática desta modalidade. Nesta perspectiva, este artigo visa contribuir cientificamente para o aperfeiçoamento e/ou surgimento de novas vertentes para os segmentos Ecoturismo e Turismo de Aventura.

**Palavras-Chave:** Ecoturismo; Turismo de Aventura; Cicloturismo; Desenvolvimento; Baixo Parnaíba Maranhense.

## **Abstract**

This article has as the mainly goal, analyzes the importance of Adventure Tourism and Ecotourism, placing cycle tourism as an important vector in the sustainable development of the tourist region of the Baixo Parnaíba Maranhense, specifically at São Bernardo city, during the pandemic period (covid-19). From these definitions, we observe that cycle tourism practices can

---

<sup>1</sup> IGOR: Graduando em Turismo na Universidade Federal do Maranhão, Centro de Ciências de São Bernardo, Maranhão, Brasil.

E-mail: igorluzz1998@gmail.com Orcid: 0000-0003-1723-173x

<sup>2</sup> MATEUS: Doutor em Ciências, Docente da Universidade Federal do Maranhão, Centro de Ciências de São Bernardo, Maranhão, Brasil.

E-mail: msb.barros@ufma.br Orcid: 0000-0001-5612-7658

serve as an inductor of development. Thus, we propose three diversified routes, which give us a panoramic view of the main factors for the development of the activity in this region. Therefore, the survey of data related to the profile of the cyclist and the mobility of the routes guided this investigation to the main motivations for the practice of this modality. However, this article aims to scientifically contribute to the improvement and/or emergence of new trends to the segments of Ecotourism and Adventure Tourism.

**Key-words:** Ecotourism; Adventure Tourism; Cycle tourism; Development; Baixo Parnaíba Maranhense.

## INTRODUÇÃO

O setor turístico tem apresentado grande relevância e oportunidade de desenvolvimento socioeconômico em todas as regiões do Brasil (Kneib *et al*, 2017). Entre as diversas modalidades do turismo, as que se encontram em maior expansão são: o ecoturismo e o turismo de aventura. Estes são segmentos que utilizam a natureza como recurso principal, prezando por sua sustentabilidade, bem como do patrimônio cultural. Desta forma, se propõem a utilizar de maneira consciente o meio ambiente e a valorização cultural das comunidades locais (Saldanha *et al*, 2015). Se faz importante salientar que, apesar de, estes segmentos serem tratados, em muitos aspectos, de maneira conjunta, nesse artigo, procurar-se-á dar ênfase ao turismo de aventura, ainda que em alguns momentos a dissociação entre eles seja tarefa difícil. Contudo, as rotas propostas não se enquadram ao ecoturismo, devido ao longo percurso e ao nível de dificuldade encontrado em cada uma destas. Apesar de estas serem utilizadas como recurso pedagógico, para se enquadrar no ecoturismo, precisa haver reformulações.

São muitas as motivações que levam as pessoas a buscarem pelos segmentos de ecoturismo e turismo de aventura, entre estas estão: a tentativa de estabelecer uma melhor qualidade de vida e uma relação de maior proximidade com a natureza. Quando tratamos do segundo, há outros elementos, tais quais: desafios, expectativas de recompensas, novidades, escapismo, romper com os próprios limites, expectativa de ver animais selvagens, encarar riscos físicos e sociais, entre outros (Swarbrooke, 2003; Uvinha, 2008; López-Richard e Chinágliã, 2004).

No que diz respeito aos dois primeiros pontos supracitados, é possível estabelecer uma relação direta entre as práticas do Ecoturismo e Turismo de Aventura (T.A) com a fuga do cotidiano, da vida caótica dos grandes centros urbanos, e, conseqüentemente, com a tentativa de reduzir o estresse decorrente do estilo de vida adotado/imposto. No que concerne à tentativa de romper com os próprios limites e encarar riscos físicos e sociais, característica do T.A, há um fator fisiológico importante: a produção de endorfina que provoca a sensação de prazer. Isto acaba por levar o indivíduo a repetir a experiência e a buscar novas, aumentando o nível de dificuldade. O prazer produzido a partir da realização das atividades de aventura, pode levar o praticante ao vício (Elis, 1973; López-Richard E Chinágliã, 2004; Zukerman, 1990).

Se faz importante ressaltar, todavia, que para que se possa caracterizar aventura, em conformidade com Fluker e Turner (*apud* López-Richard e Chinágliã, 2004, p. 203), é preciso que esta possua três elementos básicos: "liberdade de escolha; gratificação intrínseca; e um elemento de incerteza, por exemplo, quando o resultado da experiência é desconhecido ou seus riscos são imprevisíveis". O risco seria, assim, o fio condutor das atividades de aventura e princípio aglutinador, uma vez que promove a união de pessoas na busca de objetivos comuns.

O T.A é fruto dos esportes de aventura que, por sua vez, advém das práticas expedicionárias: montanhismo, canoísmo e viagens de bicicleta. Apesar de os esportes de aventura e o T.A possuírem relação intrínseca, não são a mesma coisa. O T.A possui caráter recreativo, não competitivo, prezando pela harmonia do grupo, guiado pela vontade de romper com os próprios limites. Dentre as modalidades de T.A, para além dos citados acima, estão: a escalada, o slackline, rapel, rafting, trekking, hiking, entre outros. Há atividades de aventura que não estão preocupadas com a natureza ou com seu uso sustentável. É o caso das práticas relacionadas ao uso de motores, tais quais: trilhas com 4X4 e motos.

Neste trabalho em particular, optou-se por debruçar sobre o cicloturismo (viagens de bicicleta), pelo fato de haver uma aceitação maior por

parte da população, tanto no que diz respeito ao aspecto cultural como econômico, sem mencionar a preocupação que se possui em relação ao meio ambiente. Isto porque a região do Baixo Parnaíba tem o cerrado como bioma, ou seja, um ecossistema frágil, mas extremamente importante, sobretudo do ponto de vista pluviométrico. Desde 2018 a região foi considerada como parte do semiárido nordestino, devido ao processo de desertificação (Senado, 2018). Neste caminho, os profissionais de turismo, focados em reduzir os impactos no meio natural, têm buscado com maior frequência a utilização das bicicletas, que surgem como uma solução eficiente para uma proposta de turismo mais sustentável (Neiman; Rabinovici, 2010).

Nesse aspecto, o cicloturismo vem movimentando, em seu bojo, cinco modalidades: o turismo no espaço rural, o ecoturismo, turismo de aventura, turismo cultural e gastronômico. Essa modalidade permite o lazer, contando com a natureza e a experiência de conhecer detalhes de lugares que seriam imperceptíveis em outros meios de transportes (Carvalho, 2013).

Nesta modalidade, o desenvolvimento de rotas pode atuar como vetores de diversificação da economia regional e local, gerando empregos, valorizando a cultura e conservando os patrimônios (ambientais e histórico-cultural), incentivando o fluxo de turistas, mesmo em baixa temporada (BENI, 2006). O cicloturismo representa muito mais do que apenas uma forma eficiente e econômica de viagem (Cavallari, p. 133, 2016).

Essa modalidade de turismo não é uma novidade no mundo contemporâneo. No entanto, no Brasil, este gênero vem ganhando força nas pequenas cidades, sobretudo neste momento de Pandemia da COVID-19, promovendo uma transformação na sociedade, haja vista ter uma procura maior por atividades ao ar livre, que fez com que se potencializasse o distanciamento físico-social. Na fase mais aguda da Síndrome Aguda Respiratória Grave (SARS), o cicloturismo funcionou como instrumento de escape da realidade, alterando os processos psicossociais, atenuando os

problemas econômicos aliados ao fechamento de comércios, de espaços de lazer e de atividades físicas (Poggi, 2020).

Essa mudança nos hábitos ocorreu devido às medidas restritivas aconselhadas pela Organização Mundial de Saúde (OMS), direcionando essas atividades físicas para espaços abertos e ao ar livre, promovendo uma nova cultura de mobilidade urbana nas pequenas cidades, deslocando pessoas a espaços que antes eram desconhecidos, construindo possíveis rotas e trilhas (Moscarelli, 2019).

Nessa perspectiva, este estudo propõe três novas rotas que contribuem de forma significativa para a prática do cicloturismo, como instrumento de T.A, na região do Baixo Parnaíba, especificamente no município de São Bernardo/MA. As rotas apresentam características diferentes umas das outras, contudo, possui um aspecto em comum: aproximar o indivíduo com o meio ambiente, por meio de paisagens deslumbrantes, como, rios, lagos, dunas, praias e florestas, além de atrativos histórico-culturais.

## **POLÍTICAS PÚBLICAS DE ECOTURISMO E TURISMO DE AVENTURA**

O Brasil é um dos países com maior biodiversidade, possuindo biomas como Amazônia, Mata Atlântica, Campos Sulinos, Caatinga, Cerrado, Pantanal e Zona Costeira e Marítima. Seus diversos ecossistemas apresentam um cenário rico para os segmentos de Ecoturismo e Turismo de Aventura, que se fundamentam em princípios e critérios, apontando que o alcance da sustentabilidade socioambiental está associado ao processo de planejamento participativo, como integração intersetorial e inserção da comunidade local para contemplar as necessidades de infraestrutura e qualificação profissional para a gestão sustentável da atividade (Capobianco, 2004).

Nesta perspectiva, foi pensando nas questões que o presidente Itamar Franco (1992-1994) criou um grupo Interministerial para abordar o tema. Este era formado pelos Ministérios da Indústria, do Comércio e do Turismo, do Meio Ambiente e da Amazônia Legal, pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e pelo Instituto Brasileiro do

Turismo (EMBRATUR), além de contar com a participação de diversas Organizações Não Governamentais (ONG's). Naquela ocasião, devido a necessidade de elaborar políticas públicas para o setor, houve a necessidade de entender a temática e forjar um conceito que pudesse nortear as iniciativas. Como resultado deste grupo, se publica um documento oficial, intitulado “As Diretrizes para uma Política Nacional de Ecoturismo”, no qual passou a conceituar o segmento, o entendendo como um:

[...] segmento da atividade turística que utiliza, de forma sustentável, o patrimônio natural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambiental por meio da interpretação do ambiente, promovendo o bem-estar das populações (BRASIL, 2010, p. 19).

Nessa mesma percepção, a Sociedade Internacional de Ecoturismo (TIES) apresenta um conceito semelhante, definindo que o “ecoturismo é uma viagem responsável a áreas naturais, visando preservar o meio ambiente e promover o bem-estar da população local” entre outras diversas interpretações e definições para Ecoturismo.(TIES, 2021)

No entanto, apesar dos esforços para articular, elaborar e implementar o Ecoturismo, foi apenas em 2001, que o Instituto Brasileiro de turismo (Embratur) promoveu, uma oficina com objetivo de planejar e fundamentar uma Política Nacional de Fomento ao Turismo de Aventura, além de conceber a estrutura básica para a formação de um guia nacional de turismo de aventura e de um manual de orientação aos Municípios. Percebe-se que, inicialmente não se possuía clareza e exatidão sobre esta modalidade de turismo, uma vez que, parecia não ter compreensão sobre o seu surgimento e trajetória. Assim como demonstravam certo desconhecimento em relação aos trabalhos publicados sobre o setor.

Se tratava de um segmento novo, sabendo-se apenas que derivava da prática de esportes de aventura e se apresentava como um ramo do turismo com novo enfoque de ofertas e possibilidades. Do mesmo modo, é neófito em

termos conceituais e no que diz respeito à produção científica (Moura Filho, 2003 p. 3).

Quando se trata de Brasil, a primeira definição de Turismo de Aventura, foi elaborada em 2001, pela EMBRATUR, o entendendo como sendo:

[...] o segmento de mercado turístico que promove a prática de atividades de aventura e esporte recreacional, em ambientes naturais e espaços urbanos ao ar livre, que envolvam riscos controlados exigindo o uso de técnicas e equipamentos específicos, adoção de procedimentos para garantir a segurança pessoal e de terceiros e o respeito ao patrimônio ambiental e sociocultural (ABETA e MTur, 2009, p. 29-30).

Neste sentido, percebe-se que, mesmo advindo dos esportes de aventura e das práticas expedicionárias, como visto anteriormente, há uma exigência em relação aos procedimentos e equipamentos para garantir segurança em meio ao desafio proposto. Outro fato importante a ser considerado, é distinguir o segmento das atividades esportivas competitivas. O intuito é promover um momento recreativo e de lazer, no qual o único propósito é se superar com o apoio do grupo e não estabelecer uma competição entre os participantes. Desse modo, mesmo os eventos que possuem proximidade com o segmento, como as Corridas de Aventura, não podem ser considerados como T.A, pois fogem do desígnio deste.

Em 2005, o Ministério do Turismo, elabora um novo conceito, que acaba por retirar o caráter mercadológico do segmento, o identificando como: “movimentos turísticos decorrentes da prática de atividades de aventura de caráter recreativo e não-competitivo” (MTur, *apud* ABETA, 2009, p.30). Os *movimentos turísticos* contemplariam os requisitos referentes ao deslocamento e a estadia, o que de fato caracterizaria a atividade turística (ABETA e MTur, 2009).

De todo modo, o turismo na natureza possui grande potencial de implementação no país. Segundo a Organização Mundial de Turismo (OMT),

10% dos turistas em todo o mundo tem como demanda modalidades de turismo relacionadas ao meio ambiente, com faturamento anual estimado em US\$ 260 bilhões, do qual o Brasil se apropria de cerca de US\$ 70 milhões (OMT, 2021). Nesse panorama mercadológico, a Associação Brasileira das Agências de Ecoturismo e Turismo de Aventura (ABETA), vem reforçando a prática dessas atividades de Turismo de Aventura e Ecoturismo no país, acreditando que no Brasil, há potencial ainda inexplorados pelas atividades turísticas por meio de uma gestão responsável além das já conhecidas (ABETA, 2021).

Sabe-se que o Ecoturismo e o Turismo de Aventura, se tornaram importantes segmentos no cenário mundial. Passaram a ser comercializados por empresas e profissionais de várias localidades, uma vez que as belezas naturais potencialmente podem propiciar diversas práticas de atividades (De Castro et al, 2019). Entretanto, para o desenvolvimento dessas práticas, são necessárias empresas e profissionais qualificados. Nos segmentos citados, a ABETA contribui como entidade de classe, a empresarial, para a implementação do segmento, bem como para o crescimento da atividade, do ponto de vista econômico Além de investir em ações para que houvesse aceitação social e ambientalmente viável, promovendo, diversos fatores, dentre os quais: a satisfação para os clientes; a imagem positiva de divisas para o Brasil; o acesso e uso sustentável da natureza; o retorno financeiro para os empregadores; a inclusão; e a geração de renda para comunidades de destinos turísticos locais.

Neste caminho, na tentativa de estabelecer certificação e normalização das práticas de Turismo de Aventura e Ecoturismo, a Associação Brasileira de Normas e Técnicas (ABNT), asseguram aqueles que promovem e buscam realizar este tipo de turismo, haja vista prezar pela qualidade e segurança nos serviços de cada prática, de modo a fazer com que o turista se sinta bem durante todo o desenvolvimento das atividades (ABNT, 2021). Entretanto, este procedimento acaba centralizando os roteiros de aventura em áreas luminosas do turismo, onde há mais facilidade de fluxos de capital e investimentos.

## SEGMENTO DO CICLOTURISMO

O cicloturismo é uma das atividades praticadas no ecoturismo e turismo de aventura, que utiliza a bicicleta como principal meio de transporte. Este, por sua vez, acaba por movimentar setores importantes da economia local, além de utilizar infraestruturas de apoio locais (Lamont, 2009). Há exemplos internacionais que evidenciam que o incentivo ao cicloturismo pode servir como catalisador de investimentos na redução da emissão de gases poluentes. Weston (*et al*, 2012), afirma que na Europa o cicloturismo reduz entre 50% e 80% das emissões de gases de efeito estufa. Assim, o cicloturismo é considerado um nicho de mercado de turismo que tem potencial para fornecer uma gama de benefícios econômicos, sociais e ambientais para a comunidade em geral (Faulks *et al*, 2010).

Nesse contexto, podemos caracterizar o cicloturismo com base em vários critérios, tais quais: a) experiência de ciclismo em lugares afastados da região de moradia fixa; b) pode estender-se em um único dia ou vários dias de viagem; c) a natureza da atividade de cicloturismo não é competitiva; d) andar de bicicleta deve ser o objetivo principal da viagem; e) a participação no cicloturismo ocorre apenas em um contexto ativo; e f) cicloturismo é uma forma de recreação ou lazer (Lamont, 2009).

No Brasil, o cicloturismo é reconhecido como um segmento do turismo de aventura pelo Ministério do Turismo (Lei nº 11.771/2008), que junto ao ecoturismo foi a principal motivação de 25,6% das viagens de lazer realizadas internamente no país no ano de 2019 (IBGE, 2020). Os destinos mais procurados foram: Chapada da Diamantina (BA); Chapada dos Veadeiros (GO); Caminho da Luz (MG); Serra da Canastra (MG); Estrada Real (MG/SP/RJ); Serra da Mantiqueira (SP/RJ); Circuito do vale Europeu (SC); Caminho da Fé (SP); Lagamar (SP/PR) e Circuito Costa Serra & Mar (SC). Desse modo, o ciclista brasileiro tem movimentado o ecoturismo e turismo de aventura nas mais diversas áreas e cidades.

Esse panorama tem crescido ainda mais, durante a pandemia da COVID-19, que direcionou o comportamento do viajante para tendências

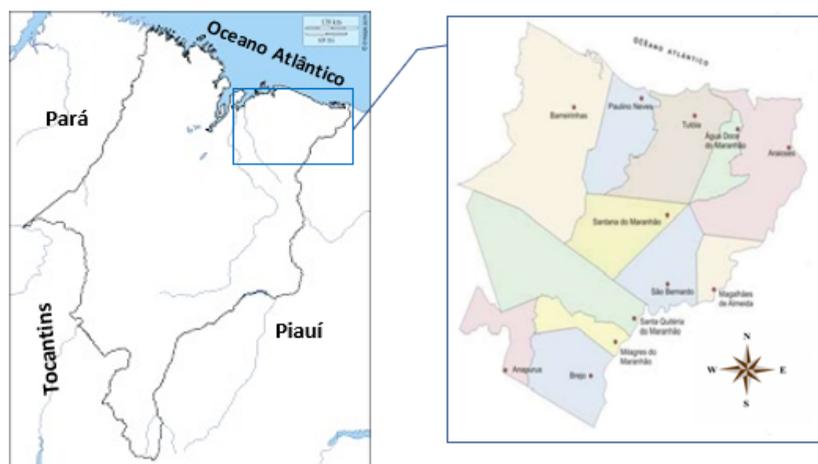
focadas nas experiências que podem ser favorecidas com o cicloturismo. Poggi (2020), relata que há uma demanda maior por atividades na natureza, com menor aglomeração e passeios realizados em grupos pequenos, como também uma preferência por produtos locais e empreendimentos realmente sustentáveis. Essas tendências alavancam mais oportunidades para segmentos do turismo em espaços rurais, podendo aliar-se ao turismo rural, que são destinos menos procurados e próximos ao local de origem dos turistas (Peixoto, 2018).

No começo do último ano, 2020, o setor de bicicletas registrou queda de 70%. Em contrapartida, a Associação Brasileira de Setor de Bicicletas (ALIANÇA BIKE, 2019) relatou que aumentou a sua demanda em 50% no ano seguinte, 2021, em comparação ao ano anterior 2019-2020. Com isso, o setor de venda de bicicletas vem crescendo significativamente.

## **CICLOTURISMO NO BAIXO PARNAÍBA MARANHENSE (SÃO BERNARDO/MA)**

O território do Baixo Parnaíba, em sua maior parte, abrange a Mesorregião Leste Maranhense (Barreirinhas, Paulino Neves, Tutóia, Água Doce, Araiões, Santana, São Bernardo, Magalhães de Almeida, Santa Quitéria, Milagres do Maranhão, Brejo, Anapurus, Chapadinha, Belágua, Mata Roma, S. J. do Rio Preto, Urbano Santos). O território tem seu limite ao norte com o oceano Atlântico e a mesorregião norte maranhense, ao sul Mesorregião Leste Maranhense, a Oeste com a Mesorregião Norte Maranhense e a Leste com o estado do Piauí, (Azevedo et al, 2016) conforme ilustra a **Figura 1**.

**Figura 1** – Mapa de localização do Baixo Parnaíba Maranhense



Fonte: Os autores, adaptado de IBGE, 2020.

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a região do Baixo Parnaíba Maranhense possui uma população de 279.871 habitantes, distribuída nos 15.876,9 km<sup>2</sup> de área, o equivalente a 4,95% da população do Estado do Maranhão. Deste total de habitantes, 42,99% residem na zona urbana e 57,01% na zona rural, segundo o último censo. (IBGE, 2018).

Dentre as cidades do Baixo Parnaíba, o município de São Bernardo do Maranhão, que possui sua extensão territorial de 1.005,824 km<sup>2</sup> e população estimada em 28.667 (IBGE, 2020), tem se destacado pela prática do cicloturismo. O município possui uma localização privilegiada, devido à proximidade com outras localidades que já vem praticando o ciclismo como atividade turística. Desta forma, a cidade vem ganhando reconhecimento e visibilidade dos municípios circunvizinhos decorrente do aumento da prática do cicloturismo.

Esse contexto, põe o segmento como um potencial capaz de fomentar a integração de planejamento urbano, rural, turístico e ambiental, buscando compreender dentro do contexto brasileiro, a introdução de rotas de cicloturismo em cidades de médio e pequeno porte. Deste modo, o cicloturismo pode ser um instrumento capaz de guiar o poder público para a diversificação e estruturação econômica para as regiões rurais, mais afastadas dos centros urbanos dos pequenos municípios. Nesta perspectiva, este estudo

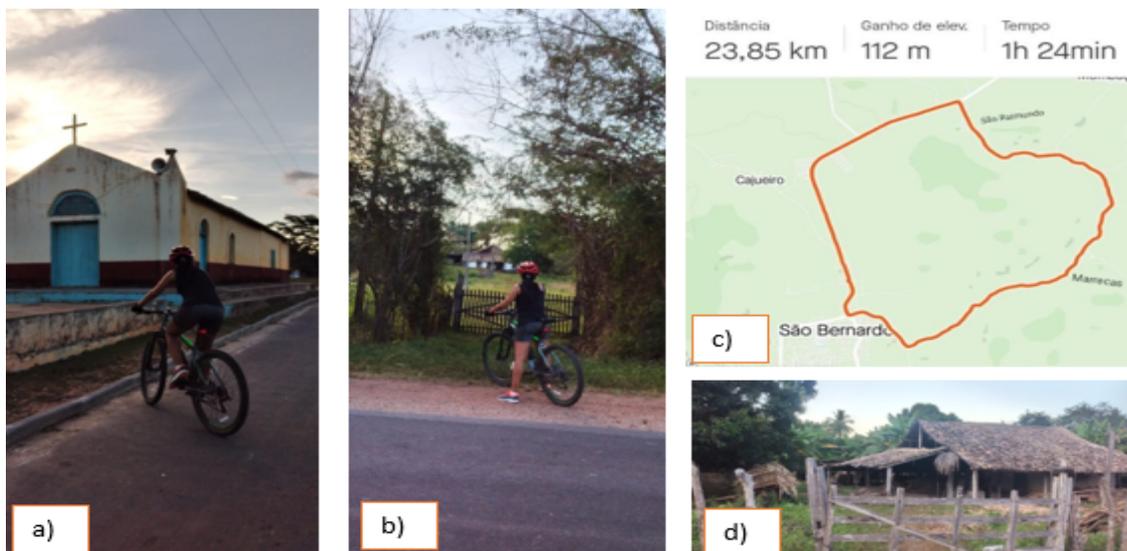
se propõe a investigar três propostas de rotas que vêm sendo desenvolvidas pelos próprios ciclistas, desde 2019, no município de São Bernardo/MA, sendo estas: i) a Rota da Cachaça; ii) a Rota Racha Coco; e iii) a Rota Pequenos Lençóis. A seguir procurar-se-á detalhar melhor as três rotas.

### Rota da Cachaça

A rota da cachaça consiste em um trajeto de 23,85 km, considerado de nível fácil para ciclistas (**Figura 2c**). Localiza-se entre a BR MA-034 e a zona rural do município de São Bernardo/MA. É um circuito que abrange 03 povoados (São Raimundo, Santo Antônio e Marrecas), reconhecidos por serem grandes produtores da cachaça, de cana de açúcar e do caldo de cana. A região também se destaca como patrimônio histórico-cultural, haja vista o seu passado remeter-nos ao período escravagista, onde é possível avistar engenhos, imaginar as dinâmicas sociais da época, (**Figura 2d**), igrejas (**Figura 2a**) e casarões do século XIX (**Figura 2b**).

**Figura 2** – Rota da cachaça

Fonte: Os autores, 2021.



Ao longo do o trajeto há vários atrativos e o ciclista pode observar como são os alambiques artesanais (**Figura 3a**), e como é feita produção da

cachaça, além de desfrutar das belezas naturais, como, floresta de carnaubais (**Figura 3c**), canaviais (**Figura 3b**) e o rio Buriti (**Figura 3d**). A acessibilidade da rota se modifica de acordo com as estações do ano, tornando o percurso cada vez mais desafiante no período chuvoso (dezembro a junho) devido às cheias do rio e estrada de chão enlameada.

**Figura 3** – Paisagens características da rota da cachaça



Fonte: Os autores, 2021.

### **Rota Racha Coco**

Os povoados do município de São Bernardo no Maranhão (Cajueiro, São Miguel, Currais) vistos na **Figura 4**, vêm sendo explorados pelo ciclismo durante o período de pandemia, uma vez que a população passou a procurar atividades ao ar livre como forma de evitar aglomerações nos espaços das academias. É certo que o ciclismo já é um esporte em crescimento há algum tempo, antes mesmo do período pandêmico, mas vem se fortalecendo, tornando-se necessário a criação de rotas.

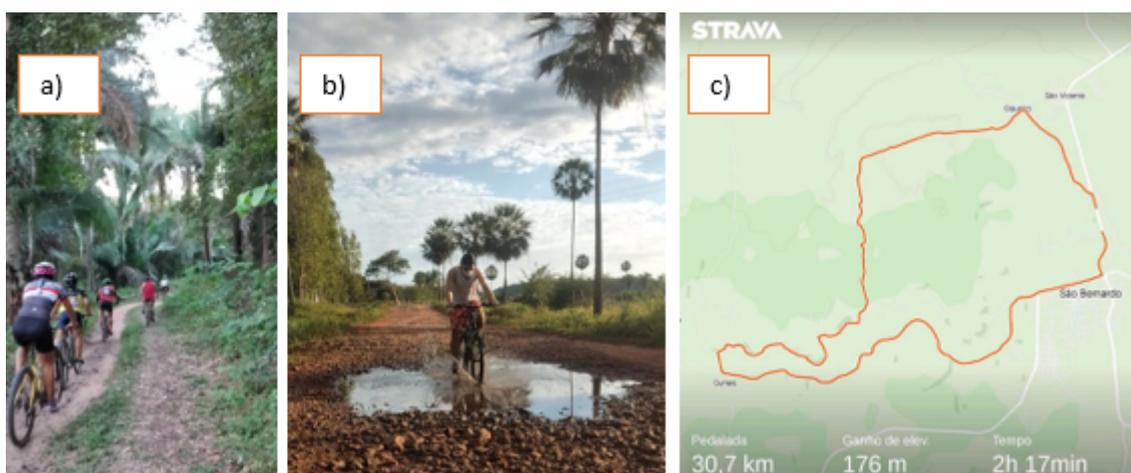
**Figura 4** – Povoados que formam a rota Racha Coco



Fonte: Os autores, 2021.

Neste caminho, a rota Racha Coco vem ganhando popularidade entre os ciclistas de São Bernardo e de cidades vizinhas, por três motivos: I) por ser um percurso de longa distância, o que possibilita desafiar os limites individuais; II) ser seguro; e III) por conta do seu contato direto com a natureza, pois é um percurso que passa por carnaubais (**Figura 5a**) e florestas de coco babaçu (**Figura 5b**), resultando no nome de batismo da rota. Esta percorre os povoados referidos anteriormente, onde localizam-se os pequenos fabricantes do óleo de coco babaçu.

**Figura 5** – Característica da rota racha coco



Fonte: Os autores, 2021.

O destino possui aproximadamente 30.7 km de distância saindo de São Bernardo/MA (**Figura 5c**). A trilha que percorre três povoados é considerada de

nível médio, conta com estrada de chão com boa estrutura, apesar da distância, passando por mata fechadas, rio, pontes e áreas rurais, tornando-se atrativo para a prática de atividades de aventura.

### **Rota Pequenos Lençóis**

A rota dos pequenos lençóis é um percurso de nível avançado que se estende por 236,6 km pela BR MA-034 e BR MA-315, ligando os municípios de São Bernardo/MA e Paulino Neves/MA. Essa rota atrai bastante a atenção dos ciclistas devido ao cenário natural, compostas por deslumbrantes dunas e lagoas de águas frias e cristalinas, passando por atrações famosas como rios, buracos azuis e praias paradisíacas

**Figura 6** – Paisagens naturais ao longo da rota dos pequenos lençóis



Fonte: Os autores, 2021.

A escolha do município ocorreu devido aos atrativos naturais da região de Paulino Neves também conhecido como Rio Novo dos Lençóis, atribuído pela sua privilegiada localização geográfica na região de transição entre a Área

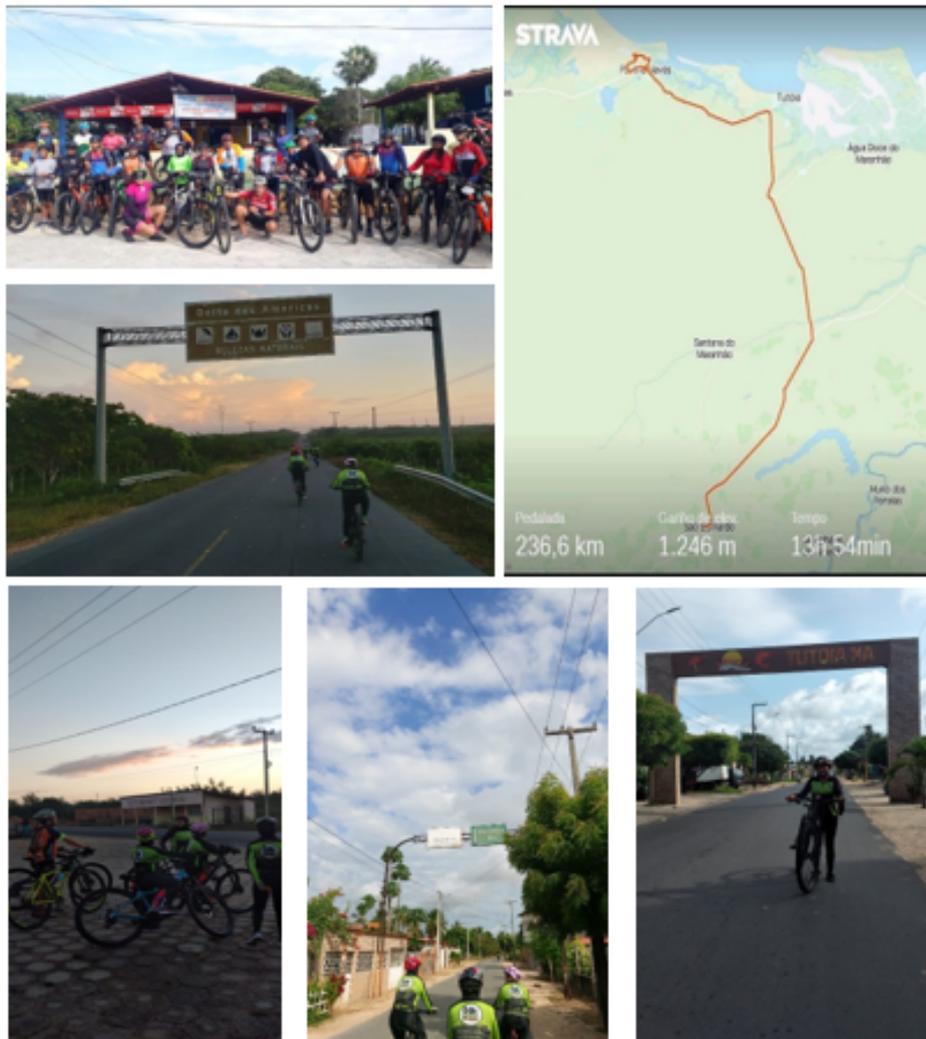
de Proteção Ambiental (APA) do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses e do Delta do Parnaíba, conhecido regionalmente como Pequenos Lençóis Maranhenses. Durante esse percurso, os ciclistas contam com veículo de apoio ao longo de todo o trajeto, realizado com 05 paradas (**Tabela 1**) para hidratação, alimentação e manutenção das bicicletas.

**Tabela 1** – Quilometragens partindo de São Bernardo até cada parada de apoio.

Paradas de apoio e tempo	Quilômetros	Referências
1ª Mamorana/MA - 10min	25km	Google Maps; App Strava.
2ª Cana Brava/MA -10min	41km	
3ª Barro Duro/MA - 15 min	71km	
4ª Tutóia /MA - 20 min	80km	
5ª Restaurante Capote - 20 min	97km	

Fonte: Os autores, 2021

**Figura 7** – Percurso e paradas



Fonte: Os autores, 2021

## **METODOLOGIA**

Este estudo se estrutura em pesquisa exploratória, uma vez que, há poucos dados sobre o tema abordado, na Região do Baixo Parnaíba e em São Bernardo, em particular. Desta forma é possível confrontar os resultados obtidos e ter uma maior precisão das análises. Para isso, foram propostas três diferentes rotas para o cicloturismo na região do Baixo Parnaíba Maranhense, com diferentes características e níveis de dificuldades: rota da Cachaça; rota Racha Coco e rota dos Pequenos Lençóis (um dos destinos mais conhecidos do Brasil). Tendo como foco na escolha das rotas, utilizar desde os destinos menos conhecidos, até os mais famosos.

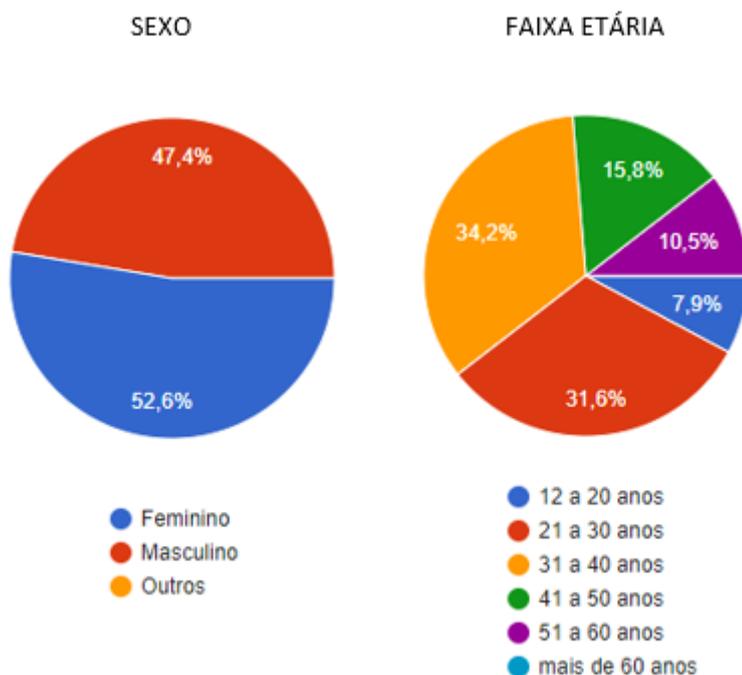
O primeiro momento, foi dedicado a pesquisa bibliográfica sobre o que havia na literatura relacionado a essas rotas e a modalidade do cicloturismo, para em seguida mapeá-las e observar a movimentação dos ciclistas nesses destinos.

A pesquisa quantitativa foi realizada por meio de instrumento de coleta de informações estruturado (formulário on-line) na plataforma do Google Forms. Ela foi realizada junto a 38 ciclistas do município de São Bernardo/MA. As questões foram estrategicamente elaboradas em 10 perguntas objetivas, sobre o perfil, a prática do ciclismo e as rotas propostas. A análise qualitativa foi composta por elementos básicos como, políticas públicas relacionadas ao conceito de ecoturismo, sendo elas: a) perfil do ciclista; b) mobilidade; c) envolvimento das comunidades locais; d) infraestrutura; e e) benefícios da atividade.

## **RESULTADOS E DISCUSSÕES**

Dentre os 38 ciclistas participantes deste estudo, a maioria eram mulheres, entre 21 e 30 anos. Esse perfil indica que as mulheres vêm cada vez mais se inserindo nessa nova modalidade do ciclismo, conforme expressa o **Gráfico 1**, que também indica que a modalidade vem crescendo nas pequenas cidades.

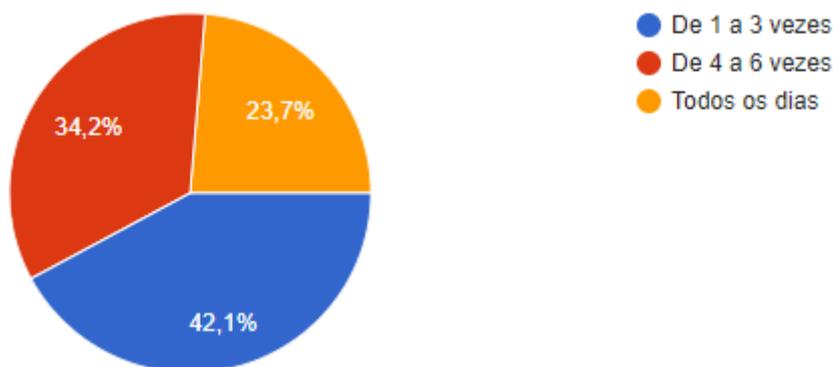
**Gráfico 1** - Perfil do ciclista do município de São Bernardo



Fonte: Os autores, via Google Formulários, 2021.

No **Gráfico 2**, podemos observar que a média de utilização da bicicleta na vida dos ciclistas é bastante considerável, isso indica que a prática dessa modalidade está cada vez mais presente no dia a dia desses indivíduos, seja como lazer ou prática de esporte.

**Gráfico 2** – Utilização da bicicleta por semana

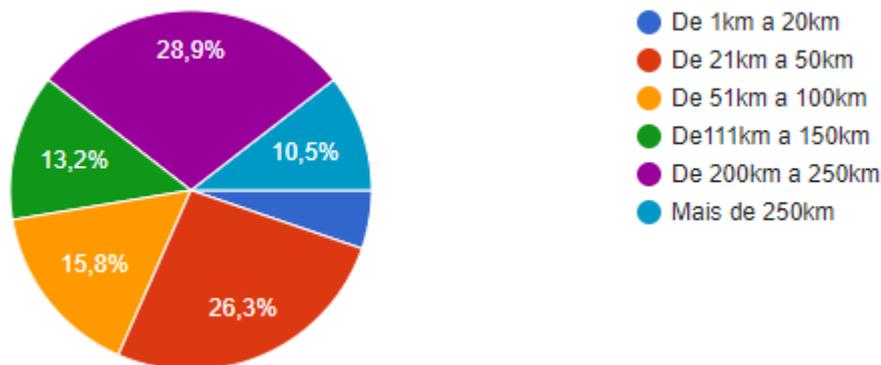


Fonte: Os autores, via Google Formulários, 2021.

Com base nas rotas propostas neste estudo, o **Gráfico 3** destaca que 28,9% dos entrevistados já se deslocam em grandes distâncias, indicando que

possuem preparo físico significativo para percorrer rotas de nível desde fácil a avançado. Isso é um indicativo da grande disponibilidade para a prática desta atividade com frequência.

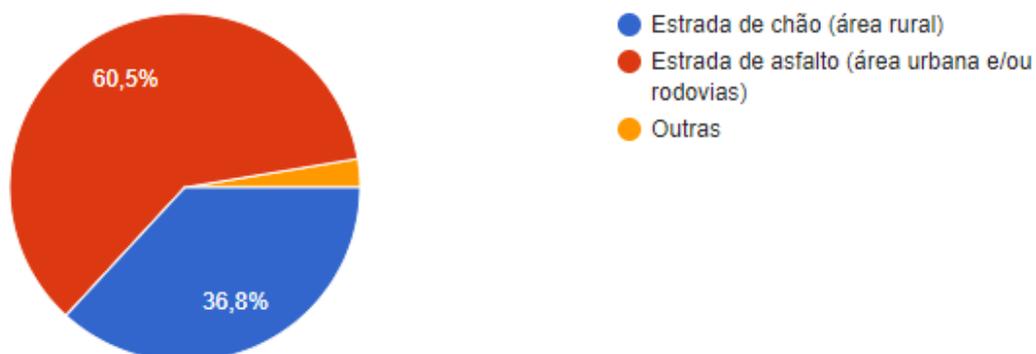
**Gráfico 3** – Extensão de percursos dos ciclistas



Fonte: Os autores, via Google Formulários, 2021.

Com o crescente aumento de eventos de ciclismo (Longão) entre as cidades vizinhas, o percurso nas rodovias tem se destacado como preferencial entre os ciclistas, sendo expressivamente as estradas de asfalto, as favoritas, conforme revela o **Gráfico 4**.

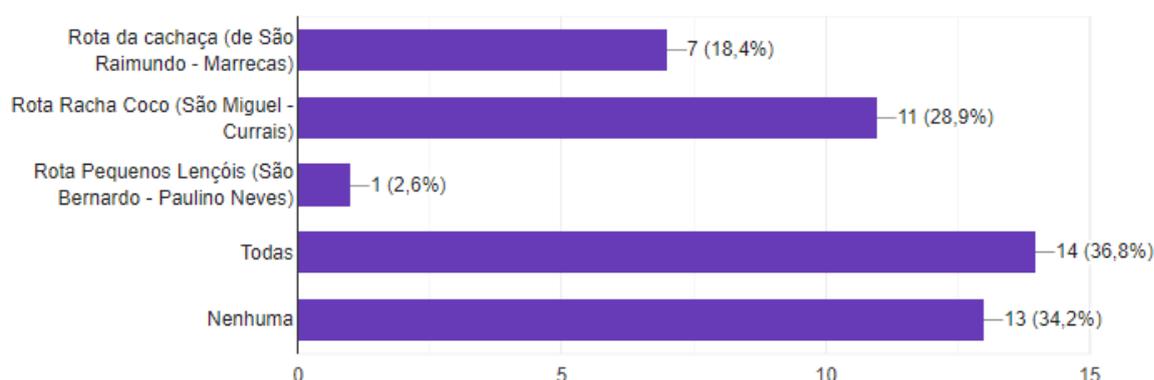
**Gráfico 4** – Tipos de vias preferências dos ciclistas



Fonte: Os autores, via Google Formulários, 2021.

A diversidade de possíveis rotas na região do Baixo Parnaíba Maranhense, por intermédio do município de São Bernardo, vêm ganhando maior visibilidade entre a população de ciclistas. O **Gráfico 5** mostra que 36,8% (a maior parte dos entrevistados) conhecem e/ou já percorreram as rotas propostas neste estudo.

**Gráfico 5** – Rotas já percorridas pelos ciclistas

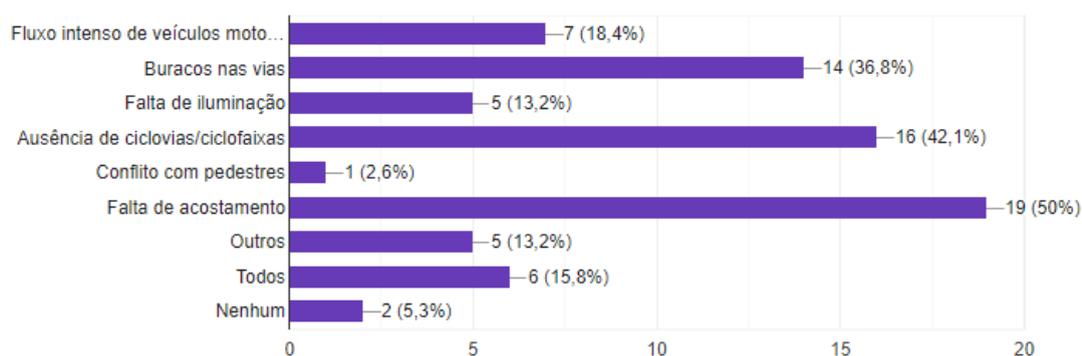


Fonte: Os autores, via Google Formulários, 2021.

Esta informação é de fundamental importância para o incentivo da criação de novas rotas, e conseqüentemente para o desenvolvimento do turismo local, uma vez que, os destinos são variados e cada um deles apresentam características particulares, levando também visibilidade para cada destino, apesar de toda falta de infraestrutura.

Apesar do incentivo para a prática desta atividade, ainda não existe investimento público e/ou privado voltado ao cicloturismo. No **Gráfico 6**, percebe-se que a carência de infraestrutura básica, como a falta de acostamento (50% das indicações) ainda é um dos fatores que impedem um melhor desenvolvimento da atividade na região.

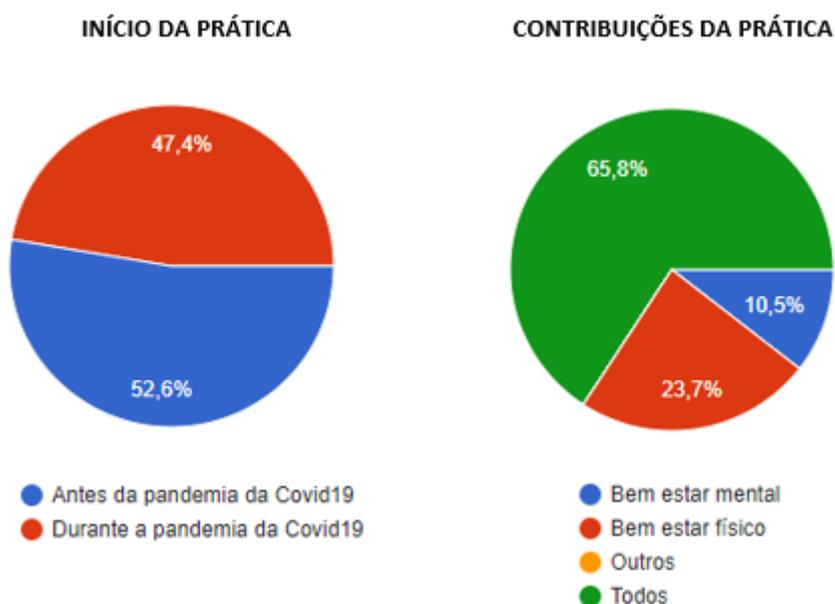
## Gráfico 6 – Condições desfavoráveis a prática do ciclismo



Fonte: Os autores, via Google Formulários, 2021.

É significativo os benefícios que o ciclismo traz à saúde e ao bem estar dos indivíduos antes mesmo da pandemia da COVID-19, como revela o **Gráfico 7** (em início da prática – 52,6%). A prática dessa atividade física, vem se intensificando cada vez mais em decorrência da melhoria na qualidade de vida, reduzindo eventuais complicações e transtornos de saúde, conforme destaca o **Gráfico 7** (em contribuições da prática – 65,8%).

## Gráfico 7 – Aspectos da prática do ciclismo relacionados a pandemia da COVID-19



Fonte: Os autores, via Google Formulários, 2021.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Os resultados da pesquisa demonstram o lado positivo que o cicloturismo pode gerar em uma região, e mais precisamente nas suas localidades. A atividade cicloturística abrange valorizar o patrimônio histórico-cultural e natural, aumentar a conscientização da população local sobre a necessidade de proteção do meio ambiente e bem estar pessoal, além de divulgar as rotas para o desenvolvimento do cicloturismo e economia local.

Ao longo das rotas propostas neste estudo, pode-se contemplar a paisagem cênica, formada pelas belezas naturais e encantos característicos da região (os rios, riachos, praias, buracos azuis, a vegetação do cerrado, entre outros), potencializando turisticamente todo o Baixo Parnaíba Maranhense para outros segmentos, como o ecoturismo e turismo de aventura. Porém o resultado deste estudo, enfatiza a falta de infraestrutura das estradas, bem como a importância do desenvolvimento de projetos para a melhoria dessas áreas.

Conclui-se deste modo, que o cicloturismo pode se desenvolver como um novo segmento de mercado na região do Baixo Parnaíba Maranhense. Esta pesquisa ressalta o potencial deste segmento, contribuindo de forma significativa como poder público, haja vista conferir instrumentos e dados palpáveis, que possibilitam compreender o turismo em sua amplitude, como uma nova fonte econômica, atuando na sua diversificação através da criação de micro e pequenos negócios voltados para a modalidade.

Sobre as rotas, esta pesquisa obteve indicativos que a inserção de um fluxo turístico significativo, também evita a sazonalidade, garantindo a visita mesmo em baixas temporadas. A presença do cicloturismo no local poderá dar a população, uma movimentação na economia dessas cidades junto ao desenvolvimento, já que a bicicleta é considerada o meio de transporte do futuro.

## REFERÊNCIAS

ABETA. MINISTÉRIO DO TURISMO. (2009). Diagnóstico do Turismo de Aventura no Brasil. Belo Horizonte: Ed. dos Autores.

ALIANÇA BIKE. (2020) Após Queda no Início da Pandemia, Mercado se Recupera e Venda de Bicicletas Apresenta Alta de 50%.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DE ECOTURISMO E TURISMO DE AVENTURA (ABETA). Disponível em: [http://www.abeta.com.br/ptbr/pgn.asp?id\\_pg=153&nivel=2](http://www.abeta.com.br/ptbr/pgn.asp?id_pg=153&nivel=2). Acesso em: 01 ago. 2021.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). Comissões de Estudo. Disponível em: <http://www.abnt.org.br/cb54/restrito.asp>. Acesso em: 04 ago. 2021.

AZEVEDO, J. R., DANTAS, J. S., FARIAS, M. F. (2016). Análise Sobre a Política Territorial no Baixo Parnaíba, EDUFMA, São Luís-MA.

BENI, M. C. (2006). Política e Planejamento de Turismo no Brasil. São Paulo: Aleph.

BRASIL. (1994). Ministério do Turismo. Diretrizes para uma Política Nacional de Ecoturismo. EMBRATUR, Brasília.

BRASIL. Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008. (2008). Dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico. Brasília: Diário Oficial da União.

BRASIL. (2010). Ministério do Turismo. Ecoturismo: orientações básicas. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. 2. ed. Brasília.

CAPOBIANCO, J. P. R. (2004). Os biomas brasileiros. In: Camargo, A., Capobianco, J.P.R., Oliveira, J.A.P. (Eds.). Meio ambiente Brasil: avanços e obstáculos pós-Rio-92. São Paulo: Estação Liberdade/ Instituto Socioambiental; Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas. pp.127-165.

CARVALHO, T.J.L., RAMOS, J.L., SYDOW, E. (2013). O cicloturismo como fator de desenvolvimento da atividade turística nas cidades de Araguaína e Nova Olinda (TO). Anais do IX Congresso Nacional de Ecoturismo e do V Encontro Interdisciplinar de Turismo em Unidades de Conservação. Revista Brasileira de Ecoturismo, São Paulo, v.6, n.4, pp.63-82.

CAVALLARI, M. M., MIRANDA, M. (2016). What is the Name of the Babassu? A note on the confusing use of scientific names for this important palm tree. 67(2):533–538. ISSN 2175-7860. doi:10.1590/2175-7860201667218

DE CASTRO, J., SOUZA, H. A. S., TELLES, R., GARCIA, E., AMARAL, J. P. e BALASSIANO, R. SALDANHA, L. (2019). O Cicloturista Brasileiro: relatório geral. Rio de Janeiro: Coppe-UFRJ.

EMBRATUR. (2001). Guia para Oficinas de Treinamento dos Agentes Multiplicadores do Programa Nacional de Municipalização do Turismo, EMBRATUR, Brasília.

LÓPES-RICHARD, V., CHINÁGLIA, C. R. (2004). Turismo de Aventura: conceitos e paradigmas fundamentais. *Turismo em Análise*. V. 15, n.2, p. 199-215.

FAULKS, P., RITCHIE, B. W., TKACZYNSKI, A. (2010). Understanding the Motivation and Travel Behavior of Cycle Tourists Using Involvement Profiles. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 27:409–425.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Consulta de área, população e dados básicos dos municípios. 2018. Disponível em: [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br). Acesso em julho de 2020.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua: Turismo 2019. Disponível em: [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br). Acesso em julho de 2020.

KNEIB, E. C. E., PORTUGAL, L. S. (2017). Caracterização da Acessibilidade e suas Relações com a Mobilidade e o Desenvolvimento. In: PORTUGAL, L. S. (Org.) *Transporte, Mobilidade e Desenvolvimento Urbano*. 1ª Edição, Rio de Janeiro: Elsevier. P. 65-88.

LAMONT, M. (2009). Independent Bicycle Tourism: A whole tourism systems perspective. *Tourism Analysis*, v. 14, n. 5.

MOSCARELLI, R. (2019). Slow Tourism Infrastructure To Enhance The Value Of Cultural Heritage In Inner Áreas. *II Capitale Culturale: Studies on the Value of Cultural Heritage*, n. 19, p. 237-254, ISSN 2039-2362. DOI: 10.13138/2039-2362/1957

MOURA FILHO, P. S. (2003). Turismo de Aventura e Esportes Radicais: conceitos e interdisciplinaridade, a passagem do senso comum à atitude científica.

NEIMAN, Z., RABINOVICI, A. (2010) (Org.). *Turismo e meio ambiente no Brasil*. Barueri: Manole.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE (OMS). Coronavírus (COVID-19). Disponível em: <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019>. Acesso em julho de 2021.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (OMT). Disponível em: <http://www2.unwto.org/>. Acesso em: 12 fev. 2021.

POGGI, M. (2020). Turismo pós Covid-19: Insights para empresas e destinos.

PEIXOTO, N.E.S. (2018). Identificação dos parâmetros de infraestrutura de transporte urbano que influenciam na mobilidade do turista. Dissertação de Mestrado. Universidade de Brasília.

SALDANHA, L., SANTOS, M. P. S. E., FRAGA, C. (2015). O Papel de Instrumentos de Planejamento para o Desenvolvimento do Cicloturismo em Âmbito Internacional. *Anais do XIII Rio de Transportes*, Rio de Janeiro.

SENADO. Os Municípios do Baixo Parnaíba Poderão Ser Incluídos na Região do Semiárido Nordeste. Senado Federal. Disponível em:

<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2018/03/14/municipios-do-baixo-parnaib-apoderao-ser-incluidos-na-regiao-do-semiarido-nordestino>. Acessado em 06 de agosto de 2021.

SWARBROOKE, J. et al. (2003). Adventure Tourism: the new frontier. Oxford, UK: Butterworth-Heinemann.

TIES (The International Ecotourism Society). Conferência de Ecoturismo e Turismo Sustentável. Disponível em: // [www.ecotourismconference.org](http://www.ecotourismconference.org). Acesso em: março, 2021.

UVINHA, R.R. (2008). Atividades de Aventura: reflexões a partir do setor de turismo de aventura. Anais do V Seminário da Associação Brasileira de Pesquisa e Pós-graduação em Turismo. Belo Horizonte, MG.

WESTON, R., DAVIES, N., LUMSDON, L., MCGRATH, P., PEETERS, P., EIJGELAAR, E. E PIKET, P. (2012). The European Cycle route network Eurovelo - Study. European Paliament, Bruxelas.