

O Cicloturismo na Vila de Caraparu, Santa Izabel (PA): realidade e perspectivas

Joelson da Silva Oliveira

Bacharel em Turismo pela Universidade Federal do Pará (UFPA), Brasil.

E-mail: joelsonoliveiradide@gmail.com

Fabício Lemos de Siqueira Mendes

Doutor em Desenvolvimento Socioambiental pela Universidade Federal do Pará, Brasil.

Docente e pesquisador na UFPA, Brasil.

E-mail: fabriciolsm@ufpa.br

Helena Doris de Almeida Barbosa

Doutora em Desenvolvimento Socioambiental pela Universidade Federal do Pará,
Brasil.

Pesquisador do Instituto Histórico e Geográfico do Pará (IHGP), Brasil.

E-mail: hdoris65@gmail.com

Juliana Azevedo Hamoy

Doutora em Desenvolvimento Socioambiental pela Universidade Federal do Pará,
Brasil.

Docente e pesquisadora na UFPA, Brasil.

E-mail: julianahamoy@gmail.com

Resumo

O cicloturismo é uma vertente do turismo de aventura, conforme estabelece o Decreto nº. 7.381, de 2010, que atrai cada vez mais adeptos no Brasil e maior atenção dos estudos acadêmicos. Por utilizar um transporte não-poluinte, o cicloturismo contribui com as ações de sustentabilidade e promove relações sociais, além de estimular os diversos segmentos turísticos, especialmente aqueles voltados ao contato com a natureza, como a modalidade de mountain biking, praticada em vias não pavimentadas, montanhosas ou não. Este artigo tem como objetivo traçar o perfil dos ciclistas do mountain biking nas trilhas da Vila de Caraparu, considerando as perspectivas desses praticantes. Para tanto, foram aplicados 61 questionários e diversos registros fotográficos, que apontaram para a falta de segurança nas trilhas e o descaso do Governo para esse modelo de atividade física e turística. Uma conclusão que a pesquisa aponta, portanto, é a necessidade de políticas públicas eficazes para garantir a prática do cicloturismo, assim como mais investimentos,

seja por meio de parcerias entre o setor público e o privado, seja por destinação de verbas orçamentárias, para o desenvolvimento do turismo de aventura, que, conseqüentemente, gera o desenvolvimento dos locais onde é praticado. resumo deve ser redigido em fonte Times New Roman tamanho 12, com espaçamento entre linhas simples e alinhamento justificado, bem como as palavras-chave que o seguem. Deve ser digitado sem parágrafo. Não deve conter citações, siglas e referências. Deve ter no mínimo 200 e no máximo 300 palavras. Deve conter uma introdução ao tema, o objetivo do trabalho, breve esclarecimento da discussão teórica e sua contribuição, os procedimentos metodológicos quando couberem, os resultados e as considerações finais.

Palavras-chave: Ciclismo. Cicloturismo. Vila de Caraparu (Santa Izabel do Pará).

1 INTRODUÇÃO

O aumento populacional nas metrópoles e os problemas urbanos associados têm impulsionado parte da população a buscar nas áreas rurais uma alternativa para lazer e moradia. Nesse contexto de valorização do espaço rural, o cicloturismo, reconhecido por abranger diversos segmentos do turismo e por estabelecer conexões entre ambientes urbanos e rurais, emerge como uma prática cada vez mais popular. A possibilidade de conhecer paisagens naturais, escapar da agitação urbana e desfrutar de um estilo de vida mais tranquilo atrai cicloturistas para regiões rurais, contribuindo para o desenvolvimento sustentável dessas áreas e promovendo a economia local através do turismo.

O uso das bicicletas pode estar associado ao exercício físico e a aspectos econômicos. Outro ponto é que em determinadas localidades, não existem alternativas para o deslocamento a falta de opções de transporte torna a bicicleta a única escolha viável de locomoção. A versatilidade da bicicleta a torna um veículo eclético, adequado para transporte, lazer, recreação e prática esportiva. Seu uso como meio de transporte promove benefícios tanto para o usuário quanto para a cidade, sendo associado à atividade física e à redução de poluição ambiental, além de contribuir para a mobilidade. No contexto do lazer e recreação, foco desse estudo, o ciclismo se destaca como uma atividade que pode promover a sociabilidade, desafios pessoais e vivências significativas, culminando no cicloturismo, uma prática individual ou em grupo que atrai pessoas de diversas faixas etárias em busca de qualidade de vida e experiências enriquecedoras em lugares diferentes do entorno habitual.

Um exemplo onde o cicloturismo tem se desenvolvido é a Vila de Caraparu, área rural no município de Santa Izabel do Pará, que integra a Região Metropolitana de Belém ou a Grande Belém. Contudo, percebe-se que essa prática tem desafios significativos que devem ser ultrapassados, para que se tenha uma experiência satisfatória para esses praticantes. Para melhor compreender quais são esses desafios, esse artigo objetiva traçar o perfil dos ciclistas do mountain biking nas trilhas da Vila de Caraparu, considerando as perspectivas desses praticantes.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

A mobilidade e o transporte se constituem questões presentes nas sociedades desde os tempos pretéritos. Tanto em âmbito rural quanto em grandes cidades, esses temas estão relacionados à acessibilidade, que é “[...] capacidade das pessoas em obter acesso físico ao

espaço da cidade e aos seus equipamentos urbanos, isto é, trata-se da capacidade da circulação humana no espaço” (Cocco, 2011, p. 526), para as atuais e futuras gerações.

O crescimento da quantidade de veículos à base de combustíveis fósseis vem imputando às cidades, e conseqüentemente ao planeta, danos severos ao meio ambiente que comprometem a qualidade de vida, seja pelos efluentes lançados na atmosfera por centenas de carros presos por horas em engarrafamentos, levando a um colapso climático, seja pelas distâncias cada vez maiores entre o local de trabalho e a residência. Esse cenário afeta o turismo em todas as escalas: local, regional, estadual e nacional.

Para ajudar a solucionar ou atenuar esse problema, a bicicleta emerge como uma alternativa de baixo custo, fácil acessibilidade e uso sustentável. Teixeira e Edra (2018, p. 2) afirmam que “ao deslocar-se fazendo uso da bicicleta, o indivíduo interage mais com o espaço urbano, o que, do ponto de vista turístico, pode se tornar atrativo e interessante, pois possibilita que o turista e/ou visitante vivencie de fato a cidade”.

Não obstante, o uso da bicicleta no cotidiano das cidades precisa ser planejado, e adequar-se às especificidades locais. Para tanto, a incorporação da bicicleta ao sistema de mobilidade urbana depende de alguns fatores, especialmente da atuação de prefeitos e governadores, que devem “garantir a bicicleta como meio de transporte; garantir a segurança do ciclista; integrar a bicicleta com os demais sistemas de transporte; aplicar/aperfeiçoar a legislação existente; eliminar as barreiras urbanísticas à locomoção dos ciclistas” (Barreto, 2010, p. 44).

Essas iniciativas estão de acordo com as diretrizes firmadas pela Lei nº. 10.257, de 10 de julho de 2001 (Brasil, 2001), que reconhece e estabelece as diretrizes da política urbana, garantindo a todos o direito de constituir cidades sustentáveis para as atuais e futuras gerações, o que requer planejamento e investimentos, considerando também, como pontua Barreto (2010, p. 44), que “[...] a política de mobilidade urbana é um elemento fundamental para que a cidade possa cumprir sua função social e garantir a todos os seus habitantes o acesso aos bens que ela oferece”, inclusive aos demais indivíduos que nelas transitam, como os turistas.

No Brasil, de maneira geral, há uma supervalorização do automóvel, por transmitir a ideia de alto poder aquisitivo e de conforto, em oposição ao transporte público (ônibus geralmente) que, associado à precariedade das vias de acesso, é sinônimo de baixo status e desconforto, principalmente nas cidades localizadas na região amazônica. Em contrapartida, como um meio-termo, a motocicleta ganha cada vez mais destaque e compradores, em função do baixo custo de manutenção e por sua agilidade nos engarrafamentos das grandes metrópoles. Nesse contexto, a bicicleta, popularmente utilizada por pessoas de baixo poder aquisitivo, se apresenta como recurso para a mobilidade de usuários de outras classes sociais, embora, usualmente não encontrem condições seguras de trafegabilidade.

Os fatores que influenciam a escolha pela bicicleta, de acordo com Vale (2016, p. 54), são “a forma urbana, as infraestruturas cicláveis existentes e as infraestruturas de apoio nos destinos”. Por sua vez, Vasconcelos (2012) acredita que os fatores são de outra ordem, tendo um caráter mais pessoal e individualizado, tais como condicionamento físico, econômico, perspectiva cultural, etc. Independentemente do ponto de vista, em muitas localidades nenhum desses fatores é realmente levado em consideração, pois a inexistência de outros meios de transporte faz com que o uso da bicicleta seja a única alternativa de locomoção.

Segundo Nascimento (2019), há mais de um bilhão de bicicletas no mundo; dessas, pouco mais de trinta milhões estão no Brasil, em uma média de dezesseis bicicletas para

cada cem habitantes (Pereira, 2021), o que, segundo o Sistema de Indicadores Sociais (SIPS) do Instituto de Pesquisas Sociais Aplicadas (IPEA), indica que apenas 7% dos brasileiros a utilizam como meio de transporte principal (SISP/IPEA, 2011). Durante a pandemia de Covid-19 (a partir de 2019 até os dias atuais), o número de praticantes de ciclismo aumentou consideravelmente em âmbito mundial, não sendo diferente em Belém (PA) e em sua Região Metropolitana.

A bicicleta, porque se apresenta em diferentes modelos, com variados tamanhos e materiais, é bastante eclética, podendo ser utilizada para transporte, lazer, recreação ou prática de esporte. Como transporte, promove benefícios para o condutor e a cidade, por estar indissociavelmente relacionada à atividade física, e por ser um veículo de custo baixo e não poluente. Já o ciclismo esportivo é composto por diversas modalidades, cada uma com sua especificidade, como o ciclismo de estrada, aquele praticado em vias pavimentadas, com bicicletas próprias (Speed) para alcançar altas velocidades, considerado a primeira modalidade esportiva utilizando bicicletas a ser disputada em competições, incluindo as Olimpíadas, ainda na segunda metade do século XIX (Velo, 2014; Lessa; Silva, 2017; Gomes Jr., 2023). Outra modalidade de destaque é o ciclismo de montanhas, denominado mountain biking (MTB), que remonta às décadas de 1940 e 1950 e é praticado em vias não pavimentadas, independentemente do relevo local, se montanhoso ou de planície, por exemplo, por aqueles que buscam maior contato com a natureza (Pimentel, 2008).

O ciclismo de lazer e recreação, por sua vez, é aquele realizado com o intuito de socialização ou realização pessoal (Oliveira; Mota Júnior, 2021; Roldan, 2000; Murta, 2017). Dele provém o Cicloturismo, atividade individual ou em grupo, praticada por pessoas de várias faixas etárias, que buscam qualidade de vida, sociabilidade, desafios pessoais, vivências etc. De acordo com Soster (2021), o uso da bicicleta como forma de turismo e lazer é diretamente influenciado pela processualidade da mídia. O autor, a partir da análise de filmes e livros em que a bicicleta é vetor de mudanças pessoais dos indivíduos que a utilizam, procura compreender as transformações que ocorrem nos ciclistas em movimento e as vivências adquiridas durante o uso da bicicleta.

O turismo, como fenômeno social, se consolida a partir do século XVIII, com a Revolução Industrial e o uso das novas tecnologias e a reestruturação do sistema fabril. É nesse contexto que, em 1817, o inventor alemão barão Karl von Drais cria a draisiana, precursora da bicicleta, um protótipo de meio de transporte que consistia em “um carro de duas rodas emoldurado de madeira, sem pedais e movido com a tração direta dos pés do piloto contra o chão”. Embora tenha tido relativo sucesso na Europa e nos Estados Unidos, o dispositivo oferecia “poucas vantagens sobre o deslocamento a pé”, faltando-lhe incrementos:

A inclusão dos pedais na bicicleta “draisiana” é atribuída ao ferreiro escocês Kirkpatrick MacMillan em 1839, apesar de seu modelo ter começado a ser fabricado pelo inglês Thomas McCall somente em 1869. Historiadores duvidam que o invento possa ser creditado a MacMillan por não terem sido encontrados esboços ou modelos anteriores aos de McCall (Amorim; Faria; Bueno, 2021, p. 12).

Criado a partir da junção entre o turismo e o ciclismo, o Cicloturismo é definido por Schetino (2006, p. 14) como “o uso da bicicleta empregada desde curtas até longa distâncias, de caráter turístico, em que o viajante está fora do entorno habitual, com o intuito de conhecer novos ambientes, outras culturas”, portanto não envolve competição, e sim o

lazer, podendo ser praticado tanto em áreas urbanas como rurais, em um dia ou mais – dependendo, nesse caso, das condições físicas e o espírito de aventura dos participantes. Em relação ao perfil desses praticantes, em sua maioria composta por homens, pode-se afirmar que são pessoas que utilizam a bicicleta para deslocamento em determinados espaços e rotas, a fim de desfrutarem dos ambientes, da arquitetura das cidades, das paisagens naturais. Nesse sentido, se bem planejado, o Cicloturismo pode se tornar uma alternativa econômica viável para pequenas comunidades e vilas rurais distantes dos grandes centros urbanos; porém, para que uma cidade se torne um destino cicloturístico, deve dispor de serviços, estrutura e segurança para seus visitantes e moradores.

Carvalho e Sousa (2022) abordam o Cicloturismo como fator de valorização do meio rural, a partir de rotas dinamizadas no interior do Maranhão, ressaltando “a importância da paisagem como recurso ou elemento de atratividade turística, destacadamente, a paisagem rural”, que pode vir a se constituir no lócus ideal para o estabelecimento de múltiplas rotas cicloturisticas, a exemplo da Vila de Caraparu, em Santa Izabel do Pará, seja pela sustentabilidade socioambiental que o Cicloturismo pode promover, seja pela experiência de vivenciar ambientes naturais harmônicos e específicos.

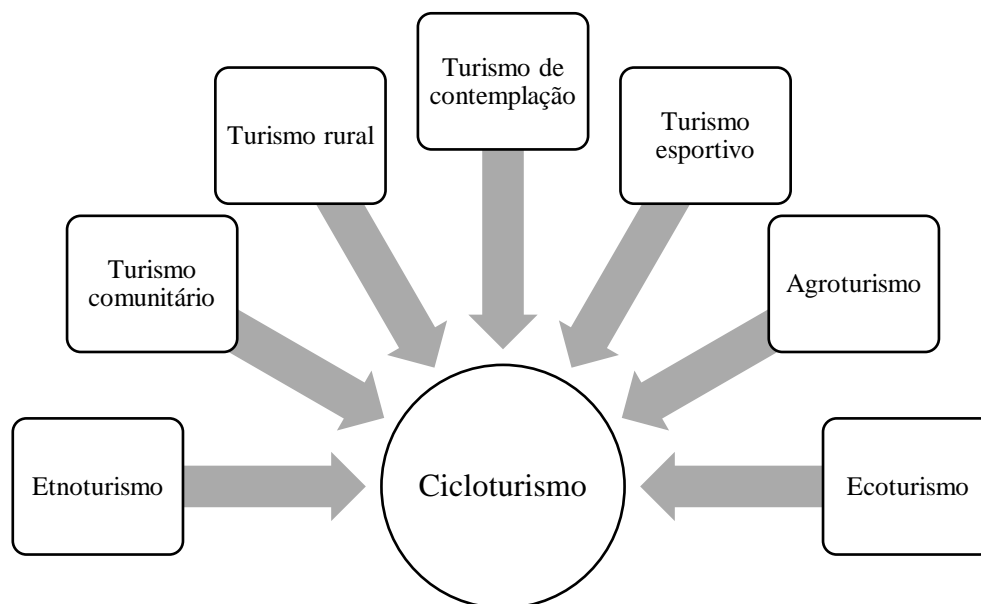
O Cicloturismo em áreas naturais é signo do pós-turismo, e se constitui em um conjunto com o turismo rural e o agroturismo,

[...] modalidades de turismo nas quais a conservação ambiental e o protagonismo das comunidades tornam-se características sinalizadoras e simbólicas do meio rural, de uma gestão participativa e solidária, visando o aproveitamento econômico sustentável do patrimônio material [...]. O cicloturismo permite ao visitante uma forma particular de conhecer as paisagens e o cotidiano dos lugares visitados, numa dinâmica que se caracteriza por articular educação ambiental e o intercâmbio de experiências (Carvalho; Souza, 2022, p. 140).

Para Roldan (2000, p. 14), “o cicloturismo não tem regras nem definições rígidas, abrangendo desde pequenos passeios de algumas dezenas de quilômetros até viagens com centenas ou milhares de quilômetros, que levam dias ou meses”. Logo, tal prática também pode se constituir em um vetor de intercâmbio cultural, de hospitalidade e sustentabilidade, a partir dos percursos realizados, afinal, como pontua Sartori (2021, p.28),

As possibilidades para o turismo com o cicloturismo são viáveis dentro do contexto nacional, especialmente em municípios de pequeno e médio porte, localizados, muitas vezes, em regiões interioranas que contam com a geografia do território como um atributo favorável para o uso da bicicleta, em terrenos pavimentados, ou não.

Portanto, o Cicloturismo se consolida por vários vieses, especialmente pela vivência no meio natural, que permite a experiência do encontro com a natureza. A possibilidade da fusão do cicloturismo com outros segmentos (Figura 1) evidencia as múltiplas possibilidades de desdobramento dessa prática, desde que assentadas nos princípios da sustentabilidade e do respeito socioambiental, principalmente em trilhas localizadas próximas ou dentro de áreas protegidas.

Figura 1 - Conexões intersegmentares possíveis com o Cicloturismo.

Fonte: Elaborado pelos autores (2024).

Em âmbito internacional, alguns roteiros vêm se consolidando pelo cicloturismo, conforme apresentado por Trombini (2021), como Avenue Verte (Londres a Paris), Alta Via dei Monti Liguri (Itália), Caminho de Santiago (Espanha), Ciclovia do Danúbio (Alemanha-Áustria), Carretera Austral (Chile), Ruta de Los Siete Lagos (Argentina), Trilha do Colorado (EUA), Otago Central Rail Trail (Nova Zelândia), entre outras, incluindo roteiros em países asiáticos. No Brasil, infelizmente as ações em prol do cicloturismo são incipientes e/ou episódicas, seja pela falta de incentivo e estrutura nas cidades, seja pela questão da insegurança, falta de acessibilidade e de política cicloviária.

Entretanto, nos últimos anos, o segmento tornou-se alvo de interesse nacional, não apenas de seus praticantes, mas também do trade turístico e dos órgãos públicos, que passaram a buscar a estruturação e adequação de roteiros integrados de Cicloturismo no país. A Tabela 1, a seguir, resume esse novo cenário, em que o segmento vem adquirindo ramificações, cuja classificação Roldan (2000), Saldanha (2017) e Mendonça (2017) tentaram firmar:

Tabela 1 - Classificações do Cicloturismo

Roldan (2000)	<ul style="list-style-type: none"> • Cicloturistas de velocidade • Cicloturistas aventureiros • Cicloturistas turistas
Saldanha (2017)	<ul style="list-style-type: none"> • Passeios diários • Ciclismo em feriados

	<ul style="list-style-type: none"> • Cicloturismo
Mendonça (2017)	<ul style="list-style-type: none"> • Cicloturismo independente • Cicloturismo recreativo • Eventos ciclísticos

Fonte: Elaborado pelos autores (2024)

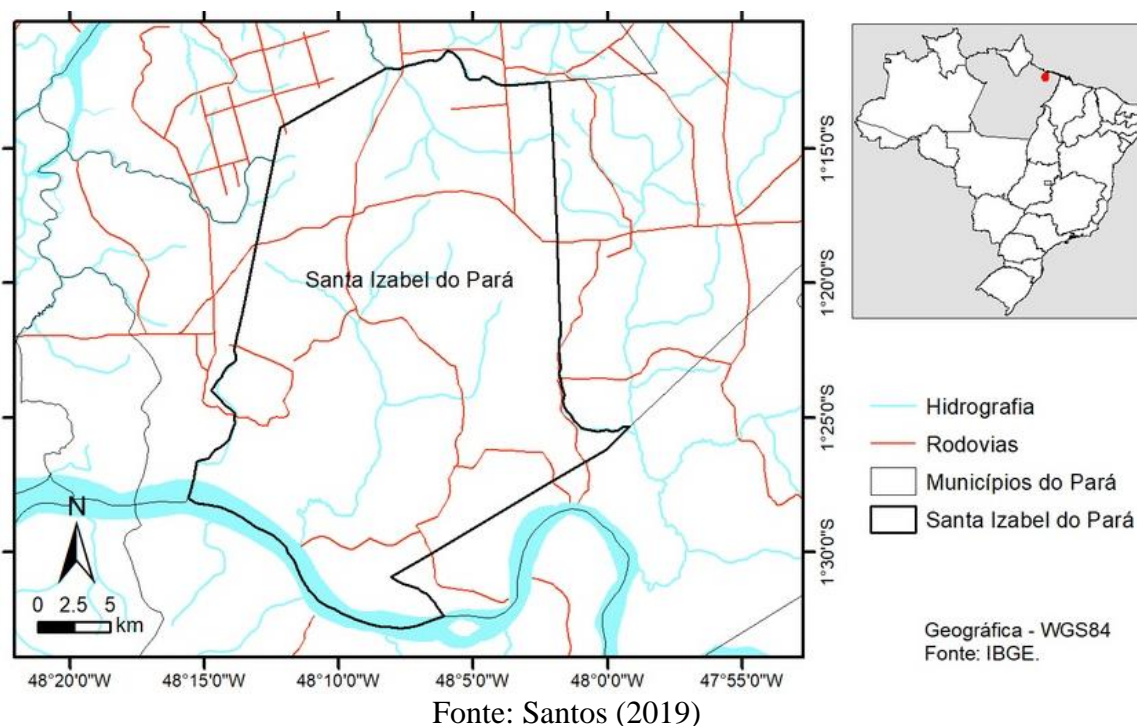
Lanzillota (2013, p. 11), ao afirmar que o Cicloturismo “é a atividade turística praticada com o uso da bicicleta, seja para alcançar o destino final, ou para se locomover dentro dele”, apresenta experiências da sua efetivação e estudos acerca da temática, que já vem ocorrendo em diferentes realidades, a exemplo do Rio de Janeiro, Brasília e Minas Gerais. No entanto, na Amazônia são quase inexistentes, e quando existem ocorrem espontaneamente.

As atividades turísticas foram amplamente afetadas pela pandemia do novo Coronavírus, gerando desemprego e prejuízos para vários setores do segmento. Na segunda metade de 2020, quando se cogitava como seria a retomada do turismo, já começa a se destacar o turismo doméstico como foco de investimento, especialmente aquele voltado a atividades ao ar livre e ao contato com a natureza, seguindo os protocolos de saúde que determinavam o distanciamento social. Destacava-se, portanto, o ciclismo de montanha. Desse modo, o turismo voltava por meio de uma proximidade maior com as comunidades rurais, que foram umas das mais prejudicadas economicamente pela pandemia (Saldanha; Fraga; Balassiano, 2021).

3 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

O local de estudo foi o município de Santa Izabel do Pará (Figura 2), localizado no nordeste paraense, a 42 km de Belém, capital do estado do Pará. Conhecido como o município dos igarapés, Santa Izabel atrai visitantes de várias cidades do estado para seus balneários, em especial da Região Metropolitana de Belém. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, o município tem uma área de 717,662 km², e uma população de 73.019 habitantes (IBGE, 2023).

Figura 2 - Localização espacial da cidade de Santa Izabel do Pará



O uso do rio Caraparu, portanto, marcou uma temporalidade em que “[...] o exterior se interligava ao mundo interior através das águas, seja subindo ou descendo em canoas e batelões em busca de contatos, até mesmo antes da época colonial” (Paz, 2012, p. 48-49). Ademais, às suas margens, os moradores construíram relevantes memórias e estabeleceram a economia do município e a reprodução social por meio da agricultura familiar, “baseada no cultivo de espécies como banana, coco da baía, laranja, mamão, maracujá e pimenta-do-reino”, além de hortaliças e da mandioca e seus subprodutos; outro setor importante para a economia de Santa Izabel é a “pecuária em pequena escala, com destaque para a criação de bovinos, suínos e aves” (Anjos Júnior *et al*, 2018, p. 253-254).

A Vila de Caraparu¹ localiza-se ao sul do município, na área rural, a 10 km do centro urbano, e se constitui o maior e mais antigo povoado de Santa Izabel (Monteiro, 2003). Vicente Salles (1998) e Nestor Ferreira (1984) afirmam que a área foi ocupada por indígenas, quilombolas e cabanos², detentora então de uma forte herança cultural e com uma trajetória histórica importante para o estado e para a região. Conhecida por seus espaços naturais e práticas culturais, Caraparu (Figura 3) se constitui um significativo atrativo da Amazônia paraense, onde a procura pelo banho de rio e pelo contato com a natureza ainda é intensa e constante. A Vila do Caraparu é conhecida turisticamente pelo rio Caraparu e pelos eventos da região, como o festival de verão, campeonato de *Jet Ski* e as rotas de bicicletas.

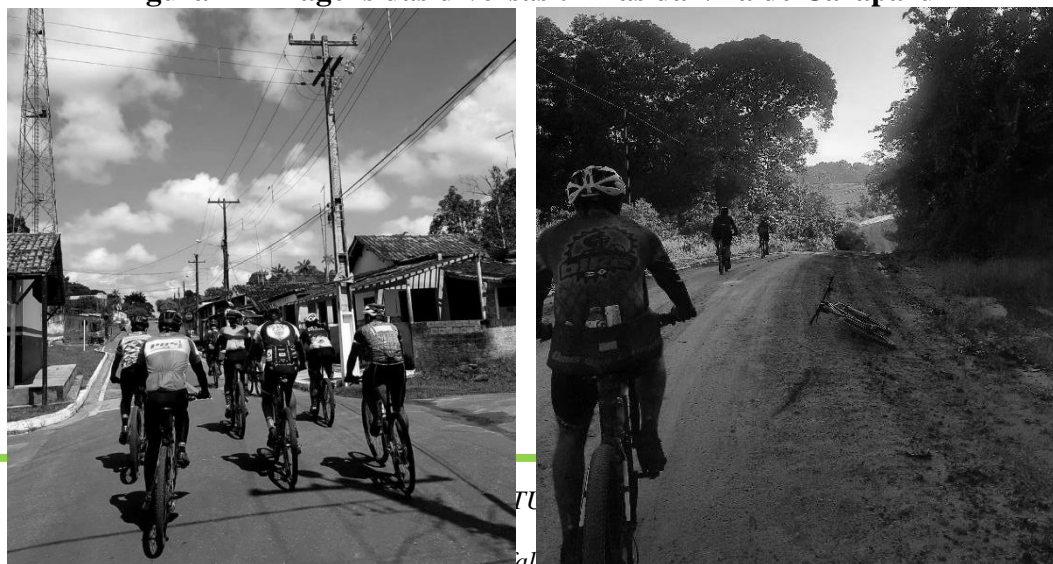
¹ A vila é formada pelas comunidades de Caraparu, Conceição do Itá, Carmo, Macapazinho, Cacau e Feijoal.

² Cabanos são os participantes do movimento de resistência a uma nova forma de colonização, denominado de Cabanagem, ocorrido na Província do Grão-Pará, no período de 1835-1840 (Lavareda, 2022).

Figura 3 - Pórtico de entrada da Vila de Caraparu, Santa Izabel (PA)

Fonte: Oliveira (2023)

Apesar de ter sua gênese marcada pela falta de planejamento e improviso, o turismo é presença garantida na localidade. A vila possui visitas intensas nos finais de semanas e feriados, tanto por pessoas que se deslocam por carro e ônibus quanto por ciclistas, que realizam as diferentes trilhas ali existentes (Figura 4). A relação dessa atividade com as novas dinâmicas sociais e a consequente alteração da dinâmica produtiva da vila foi analisada por Nobre (2007) que evidenciou que o Turismo em Caraparu foi o indutor de uma reorganização local no sentido de criar novos arranjos econômicos que acabam alterando e/ou influenciando a dinâmica familiar local, seja ela voluntária ou induzida pelo fazer turístico.

Figura 4 - Imagens das diversas trilhas da Vila de Caraparu



Fonte: Oliveira (2023)

4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Esse estudo, de cunho qualiquantitativo, do tipo exploratório, foi construído a partir de pesquisas bibliográficas em artigos e livros disponíveis em meios digitais e na biblioteca da Universidade Federal do Pará. A pesquisa bibliográfica utilizou como base as categorias de Ciclismo de lazer e recreação (Oliveira; Mota Júnior, 2021) e Cicloturismo (Carvalho; Souza, 2022).

A coleta de dados foi realizada, por meio de formulário online, em fevereiro de 2023 e contou com a participação de 61 pessoas. Os formulários foram elaborados com 19 perguntas abordando a temática em questão. Dentre essas perguntas, 18 eram de natureza fechada e uma era aberta. A pesquisa foi realizada por meio da plataforma Google forms em razão da praticidade na coleta, que de acordo com Mota (2019, p. 373), “O autor pode enviar para os respondentes via e-mail, ou por intermédio de um link, assim todos poderão responder de qualquer lugar”.

Para o alcance dos respondentes, foi utilizado o critério de ciclistas que praticassem o MTB na Vila de Caraparu. Esse critério foi definido a partir do entendimento de que ao se falar sobre a potencialidade do cicloturismo – uma prática já desenvolvida no lócus de estudo- é importante que agentes que conheçam a área exponham suas experiências. Ao conhecer essas experiências, coadunando à base teórica, é possível refletir sobre determinados contextos, tal como a Vila de Caraparu.

A divulgação inicial dos formulários foi realizada através do compartilhamento de informações em três grupos do aplicativo de mensagens instantâneas WhatsApp frequentados por ciclistas. Posteriormente, os participantes desses grupos compartilharam as informações em outros grupos de ciclistas que já tinham conhecimento da rota cicloturística de Caraparu, que é o foco da pesquisa, ampliando assim o alcance da divulgação. Além disso, como ferramenta adicional para o levantamento de dados, foi utilizada a função "stories" da rede social Instagram. Foram compartilhadas imagens da

rota cicloturística juntamente com o link para acesso ao formulário da pesquisa. Esta estratégia foi adotada devido ao grande número de amigos ciclistas que seguem no Instagram um dos autores da pesquisa e que não fazem parte dos grupos de WhatsApp mencionados anteriormente, mas que são ativos na rota em questão.

Para esta pesquisa, não foi estabelecido um limite fixo para o número de respondentes. Os formulários ficaram disponíveis até o quadro de amostragem atingisse a saturação. A saturação da amostragem ocorre quando não são mais identificados novos participantes ou quando estes não contribuem com informações adicionais ao estudo.

Faz-se importante ressaltar que um dos autores desse estudo é participante dessa prática, permitindo - além do conhecimento sobre a realidade - ter acesso aos respondentes dessa pesquisa. Também foram realizados o registro fotográfico da atividade. Os dados coletados foram tabulados em planilha do Excel, a partir dos dados absolutos, e posteriormente transformados em dados relativos. Então foram elaborados alguns gráficos com os valores percentuais para uma melhor visualização dos resultados.

Posteriormente, com a base teórica e a coleta e tabulação dos dados, foi realizada a triangulação, a qual, conforme Günther (2006) possibilita o uso de diferentes fontes de evidência nas abordagens estudadas, buscando prevenir possíveis distorções.

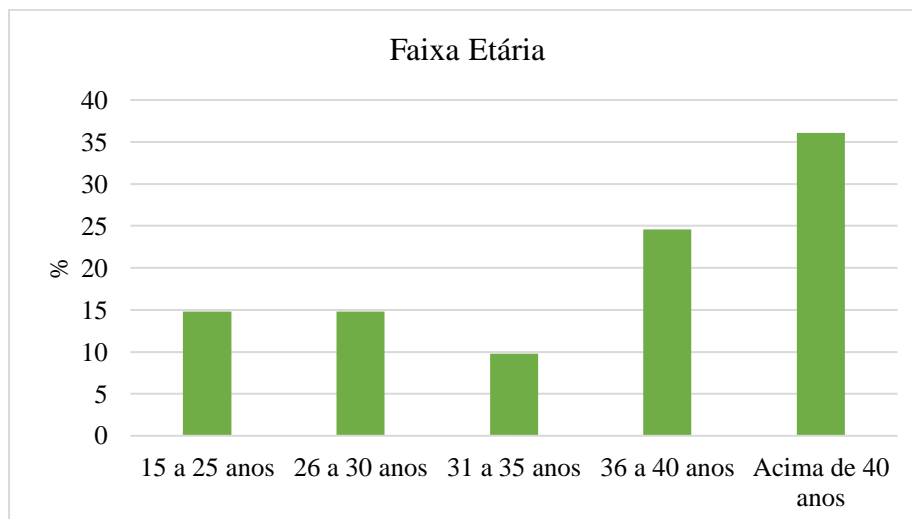
5 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os dados levantados a partir do questionário mostraram que 65,6% dos praticantes de MTB entrevistados em Caraparu são do gênero masculino e 34,4%, do gênero feminino. A diferença percentual entre os gêneros corrobora com a análise de Cavalcanti, Santos, Moura e Moura (2019, *apud* Sartori, p. 33), que afirmam que, em decorrência da insegurança pública para a mobilidade ciclística, a prática requer a presença de homens em muitos percursos, garantindo mais segurança e comodidade às mulheres.

Cavalcanti, Santos, Moura & Moura (2019) analisaram os processos de empoderamento das mulheres no ciclismo, destacando as tensões vivenciadas devido às deficiências nos espaços e políticas públicas para mobilidade por bicicleta. O estudo apontou que essas dificuldades têm impacto nos índices de participação e permanência das ciclistas, que muitas vezes contam com a presença de homens conhecidos para se sentirem mais seguras.

Quanto às faixas etárias, 29,5% dos participantes têm entre 15 e 30 anos, e 70,5% têm mais de 31 anos, evidenciando um público maduro, com experiência para a prática da modalidade (Gráfico 1). Para Sartori (2021), é importante compreender essa diversidade de perfis etários e físicos, para que ao planejar rotas ou roteiros de cicloturismo, seja possível incluir diferentes tipos de pessoas e rompendo com padrões corporais tradicionais associados a essa prática, uma vez que o cicloturismo envolve esforço físico.

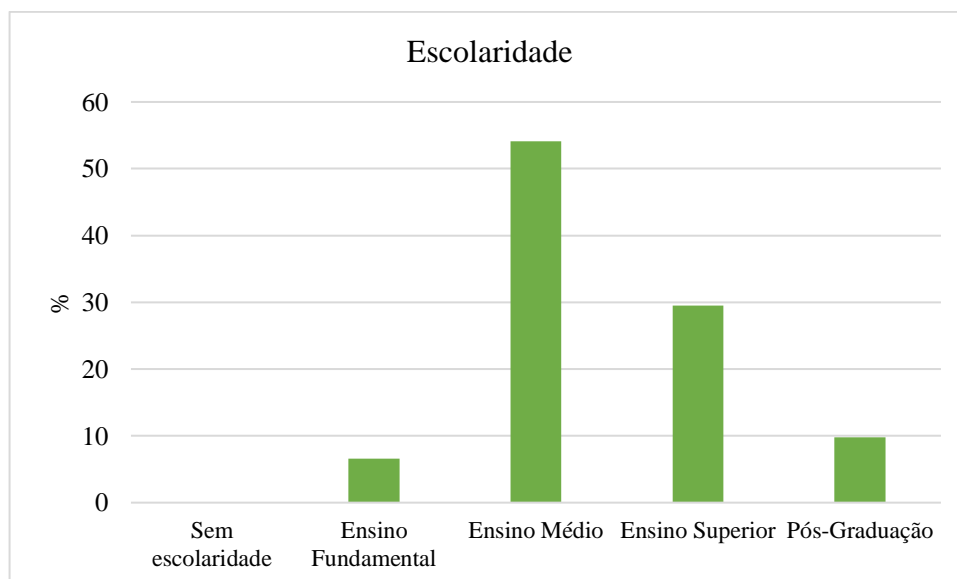
Gráfico 1 - Dados percentuais da faixa etária dos participantes do MTB em Caraparu.



Fonte: Elaborado pelos autores (2024)

O questionário revelou que 72,1% dos entrevistados eram moradores do município de Marituba (na RMB) e 27,9%, de outras localidades. No que diz respeito à escolaridade, os resultados demonstraram que mais da metade, 54,1%, possui o ensino médio, 29,5% possui ou cursa o nível superior, e 9,8% possui pós-graduação; não foram registrados participantes “sem nível de escolaridade” (Gráfico 2). Esse é um fator importante, uma vez que a conservação ambiental depende, em muitos casos, de algum conhecimento relacionado aos ambientes naturais, o qual é desenvolvido também em ambientes formais de ensino.

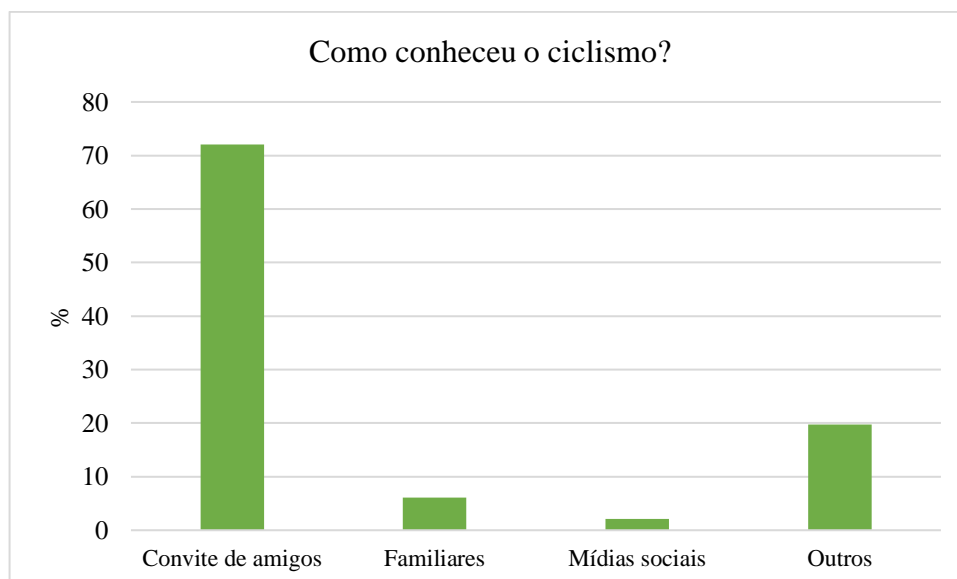
Gráfico 2 - Dados percentuais da escolaridade dos participantes do MTB em Caraparu.



Fonte: Elaborado pelos autores (2024)

Das perguntas referente à bicicleta e às atividades cicloturísticas, no item “como você conheceu o ciclismo?”, dos 61 participantes, 72,1% disseram ter sido por convite de amigos (Gráfico 3). Na pergunta “por qual motivo você pratica o ciclismo?”, houve uma diferença pequena nas respostas: 23,4% apontaram o espírito de aventura, enquanto 16,7% atribuíram às atividades em grupo (Gráfico 4). Percebe-se que as respostas “convite de amigos” e “atividades em grupos” reforçam que as atividades relacionadas ao MTB são praticadas, na maioria das vezes, em grupo, que proporciona, além da interação com o ambiente, diversão com os amigos (Roldan, 2000). Tal evidência vem ao encontro do que Souza e Souza (2022, p. 13) postulam ao analisarem o uso da bicicleta para fins turísticos, a partir da visão de uma das participantes da pesquisa, afirmando que “a bicicleta transpôs a sua função básica de meio de locomoção, agregou a atividade de lazer e recreação e incorporou-se ao espaço de interesse turístico”.

Gráfico 3 - Dados percentuais de como conheceu o MTB em Caraparu.



Fonte: Elaborado pelos autores (2024)

Gráfico 4 - Dados percentuais do motivo à prática do MTB em Caraparu.

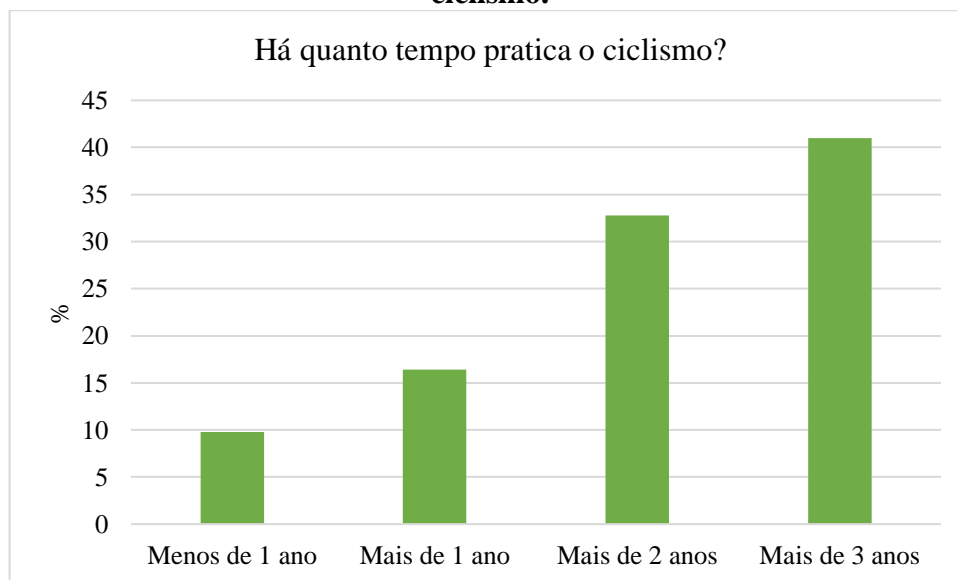


Fonte: Elaborado pelos autores (2024)

No que diz respeito à pergunta “você conhece a Vila de Caraparu? ”, apenas 3,3% responderam não conhecer, o que comprova a presença contínua – e recorrente – de cicloturistas no município, o qual, a partir de divulgação espontânea, torna-se ainda mais conhecido no meio ciclístico. Outro aspecto que influencia na quantidade de praticantes do cicloturismo é que 89% dos respondentes definiram o nível de dificuldade do percurso como moderado e apenas 8,5% apontaram como sendo “fácil”. Ressalta-se que ao perguntar qual o nível como ciclista, 65,6% se definiram como “intermediário”, enquanto os níveis “iniciante” e “experiente” foram respectivamente 13,1% e 21,3%. Para Silva Junior (2021), esse nível pode ser atribuído ao maior tempo dedicado à prática do esporte, permitindo que o ciclista acumule mais experiências e seja capaz de reconhecer o surgimento de dores, desconfortos ou até mesmo uma maior curiosidade em relação ao aprimoramento do

desempenho e busca por melhores resultados. Esse tempo de dedicação a prática do ciclismo se mostrou outro aspecto relevante para entender um pouco mais sobre o nível de prática dos respondentes. Sobre a pergunta acerca de há quanto tempo praticam o ciclismo, 41% apontaram que praticam o ciclismo há três anos ou mais; 32,8% há mais de dois anos; 16,4% há mais de um ano e apenas 9,8% tem menos de um ano nessa prática (Gráfico 5).

Gráfico 5 - Dados percentuais de quanto tempo os participantes praticam o ciclismo.



Fonte: Elaborado pelos autores (2024)

Na Vila de Caraparu, tem-se dois roteiros utilizados pelo cicloturismo. O primeiro roteiro percorre uma estrada pavimentada e sinalizada, estabelecida pelos órgãos estatais, proporcionando acesso à comunidade de Caraparu. Na entrada da via asfaltada, no sentido em direção à Vila, encontra-se um portal que marca o início de uma ciclovia com cerca de 5 quilômetros de extensão, proporcionando acesso ao Rio Caraparu, um dos principais atrativos. Por outro lado, o segundo roteiro abrange várias áreas rurais, iniciando-se em Marituba, atravessando Benevides e chegando até Santa Izabel. Este segundo roteiro oferece uma opção aos ciclistas que desejam evitar o tráfego de veículos automotivos e ter mais contato com a natureza durante o percurso, também culminando no acesso à Comunidade de Caraparu. Independente do roteiro percorrido, 98,3% dos respondentes confirmaram o uso de equipamentos de segurança, tais como capacete, luva e óculos. Para Oliveira (2019), Devido à vulnerabilidade do ciclista, é fundamental que ele utilize equipamentos de proteção individual (EPIs) para garantir sua segurança. Esses itens são essenciais para proteger os usuários contra impactos, mesmo que não sejam legalmente obrigatórios no Brasil.

É importante ressaltar que não foi possível identificar um idealizador específico para estes roteiros. Não existem agências que promovam atividades de aventura por essa rota, e sim grupos de ciclistas. A percepção da necessidade de deslocamento dos moradores das áreas rurais até os centros urbanos, assim como dos proprietários de sítios e fazendas até suas propriedades, parece ter sido um fator determinante para a criação desses caminhos, que atualmente são utilizados pelos cicloturistas. Essa percepção foi adquirida durante a experiência pessoal de um dos autores, ciclista, ao pedalar pela localidade, evidenciando a gênese dos trajetos a partir das demandas identificadas na região. O tempo de duração

desses roteiros está associado às condições físicas individuais de cada cicloturista podendo variar desde um dia inteiro até apenas algumas horas. Não foram identificadas iniciativas de pernoite na vila.

Na estrutura para atender essa atividade, quanto à alimentação, esta geralmente ocorre na vila, sendo que cada cicloturista é responsável por seus próprios consumos, os quais são realizados em pequenos restaurantes no decorrer do percurso, sendo necessário que cada cicloturista leve sua própria água. Em relação aos reparos nas bicicletas, grande parte dos participantes do grupo possui conhecimentos básicos de mecânica. Aqueles que não possuem tal conhecimento, frequentemente estão acompanhados por outros que possuem noções básicas, possibilitando que, em caso de alguma ocorrência mecânica, os reparos sejam realizados no local pelos próprios praticantes.

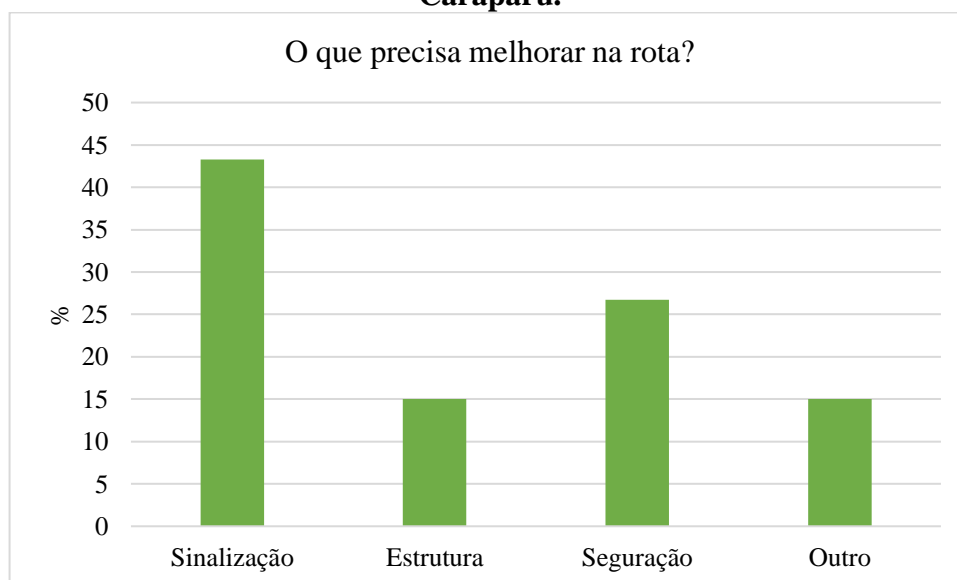
A pergunta seguinte, de caráter subjetivo, pretendia saber “qual parte do percurso chamou mais a sua atenção?”. Foram obtidas 48 respostas, sendo a maioria relacionada às belezas naturais e às interações com as comunidades, enfatizando a receptividade dos moradores locais. Segue o relato de alguns dos participantes: a) “O que me chamou muita atenção é a receptividade dos moradores da área...onde ofereceram café e água gratuito”; b) “fui em Caraparu por asfalto e trilha, na trilha tem várias paisagens, igarapés e vilas que são bastante bonitas...”; c) “A trilha, porque não conhecia a vila por dentro... a paisagem, as moradias, sítios, fazendas” (Pesquisa de campo, 2023).

A receptividade citada pode ser associada à hospitalidade, que em ambiente rural, é reconhecida como diferenciada de centros urbanos, conforme afirma Ferreira (2020). Para esse autor, a vida rural tem sido associada às relações consideradas mais “tradicionais” e coesas em comparação com a vida urbana contemporânea, mesmo existindo uma dificuldade em delimitar as fronteiras entre o rural e o urbano. A comida desempenha um papel importante na experiência desse tipo de turismo, pois é através dela que se expressa o acolhimento. É comum que, em várias sociedades e de maneiras diversas, os visitantes são recebidos com oferecimentos de bebidas e alimentos (Ferreira, 2020).

Outras respostas que se destacaram, sobre o que chamou a atenção no percurso, foram sobre as paisagens. É interessante refletir que o turismo tem uma relação significativa com as paisagens. Para Marujo e Santos (2012), o turismo tem sido descrito como um promotor de paisagens que, por muito tempo, se assemelhavam à ideia de paraíso para cada indivíduo. É o anseio por encontrar essas paisagens "paradisíacas" que impulsiona muitos turistas a viajarem para diversos destinos, fomentando assim a atividade turística.

Outro ponto que foi questionado, na percepção dos ciclistas, foi sobre o que precisaria melhorar na rota cicloturística do Caraparu. Do total, 43,3%, responderam que a sinalização é a principal deficiência do percurso, pois influencia na segurança dos participantes, uma vez que temem se perderem no local e sofrerem algum tipo de violência, como indicaram 26,7% dos entrevistados, que informaram que a segurança do local é precária (Gráfico 6).

Gráfico 6 - Dados percentuais do que precisa melhorar na rota de MTB em Caraparu.



Fonte: Elaborado pelos autores (2024)

De acordo com Lee (2014), existem alguns elementos importantes para a satisfação geral na experiência com o ciclismo e os principais determinantes da frequência do uso da bicicleta para lazer, recreação e turismo. O autor identifica três atributos fundamentais para a satisfação dos visitantes em destinos de cicloturismo: sinalização dos trajetos, disponibilidade de serviços de segurança e emergência, e qualidade das rotas. Acredita-se que os três atributos citados por Lee (2014) são fundamentais, sobretudo ao associar a perspectiva de Grinover (2002), que aborda a importância da legibilidade de uma localidade como um dos critérios para a existência da hospitalidade. Ao compreender que os turistas não conhecem muito bem o local de destino, é necessário que exista uma sinalização adequada para que este consiga “ler” para onde ir, bem como sinta mais segurança no caminho que escolheu. Contudo, é importante perceber que apesar desses desafios – sobretudo estruturais-, ao serem perguntados se indicariam a rota cicloturística de Caraparu para outras pessoas, 96,7% pessoas afirmaram que sim, enquanto apenas 3,3% responderam que “talvez”.

Percebe-se, por meio dos depoimentos coletados, das narrativas cicloturísticas, que os participantes também buscam dar novo sentido às suas vidas por meio da prática do MTB (Soster, 2021, p. 2), posto que o trajeto possibilita a reflexão, o encontro e a prática da transformação pessoal pelo movimento e pela mudança do ambiente. Para Schwedersky (2017), o ciclista tem um papel ativo na transformação do ambiente em que pedala. Ao se envolver em práticas de ciclismo, ele não apenas se apropria do espaço, mas também o modifica de acordo com suas necessidades e experiências. Além disso, o ciclista pode usar sua presença e participação ativa para defender melhorias no ambiente, tornando assim a prática do ciclismo mais democrática e inclusiva para outros usuários. O ambiente percorrido pelo ciclista durante sua atividade vai além de ser apenas um local físico. Ele é um espaço que é socializado, vivenciado e proporciona conhecimento além do simples trajeto mapeado. Assim, o ambiente ciclístico não é apenas um caminho, mas um espaço onde podem ocorrer interações sociais, experiências vividas e aprendizado (Schwedersky, 201).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os dados deste artigo contribuem com uma área de pesquisa ainda pouco estudada adequadamente, relacionada ao ciclismo e cicloturismo na vila de Caraparu. O estudo é inovador ao coletar informações para identificar o perfil dos ciclistas do mountain biking nas trilhas da Vila de Caraparu, considerando as perspectivas desses praticantes. Esses dados desvelaram também as motivações desses praticantes para essa atividade, que inclui lazer, recreação e exercício físico. A pesquisa revelou, a partir dos dados coletados, que o Cicloturismo é uma alternativa econômica e sustentável, que une as pessoas, colabora com o bem-estar dos praticantes e das comunidades que os recebem, e ajuda nas iniciativas de conservação da natureza, essencial para o segmento do MTB.

O cicloturismo é uma prática relativamente recente no Brasil, porém tem despertado crescente interesse por parte dos turistas e vem sendo objeto de estudos em diversas áreas do conhecimento, incluindo o turismo. Simultaneamente, a investigação sobre a utilização da bicicleta para fins turísticos continua a demandar estudos, tanto para contribuir cientificamente quanto para estabelecer parâmetros relevantes para gestores públicos e empresas que atuam no segmento do turismo de aventura.

Ao observar que a motivação principal do cicloturista não se restringe ao destino final, mas inclui igualmente os atrativos ao longo do percurso e a experiência da própria jornada, uma rota projetada para atender a esse perfil de usuário não deve se preocupar tanto com a distância ou o tempo mais curto, mas sim com um trajeto que conecte de forma coerente todos os potenciais atrativos turísticos e pontos de interesse, seja na forma de circuito ou de ponto-a-ponto.

Acredita-se que traçar o perfil dos ciclistas do mountain biking nas trilhas da Vila de Caraparu, considerando as perspectivas desses praticantes, é fundamental para se alinhar a oferta existente e possivelmente orientar os investimentos no contexto do cicloturismo. Acredita-se que o potencial para o desenvolvimento do cicloturismo na Vila de Caraparu deve ser acompanhado de um direcionamento acerca de estudos sobre a temática, os quais deem subsídios para futuras políticas que viabilizem estruturas e serviços que facilitem a prática na região.

Entender o cicloturismo como o uso da bicicleta para conhecer um território, seja próximo ou distante da residência, independentemente da presença de pernoite, é fundamental para compreender as dinâmicas e particularidades dessa prática turística. Embora possa fazer parte do setor turístico de forma geral, o cicloturismo possui características únicas que devem ser consideradas tanto teoricamente quanto em seu planejamento prático.

Os resultados coletados podem ser utilizados como base e referência para possíveis ações futuras no que tange o cicloturismo na região. A inexistência de agências que organizem passeios e roteiros/novas rotas é uma lacuna significativa que dificulta o desenvolvimento do turismo. Essa responsabilidade na dinamização do turismo, porém, não é exclusiva do mercado turístico e prestadores de serviços. Sobretudo considerando o papel do estado nesse processo, o qual pode investir em ações de qualificação para a comunidade local, para que estes criem e/ou melhorem seus empreendimentos, tais como restaurantes e pontos de apoio, além de vislumbrar roteiros mais longos, com pernoite, criando meios de hospedagens locais que contribuam com a distribuição de renda para os moradores da região. Políticas públicas são necessárias para assegurar o desenvolvimento do cicloturismo, garantindo segurança, infraestrutura e divulgação, e envolvendo as entidades públicas, as entidades privadas sociedade, os ciclistas e a comunidade para que sejam

alcançados os mesmos objetivos. Desse modo, aumentam-se as chances de se consolidar rotas ciclo turísticas em áreas rurais. Acrescenta-se ainda que não basta ter ciclovias, há necessidade de fazê-las integradas e diversificar o seu uso para além do transporte.

Devido ao seu crescimento contínuo, o cicloturismo oferece um amplo campo para contribuições inovadoras. Investigar os impactos ambientais e sociais dessa atividade, assim como a infraestrutura necessária para seu desenvolvimento e os benefícios econômicos associados a ela são temas que representam importantes áreas de pesquisa futura dentro do contexto do cicloturismo.

Caraparu se configura como uma localidade que dispõe de atratividade turística socioambiental, onde há possibilidade de estruturação de roteiros integrados, pela proximidade de Santa Isabel aos municípios circunvizinhos. Há que se vincular a sustentabilidade ambiental e cultural no processo, com a participação dos demais atores que integram o cicloturismo – observadores, poder público, sociedade civil organizada e moradores locais. No entanto, tal iniciativa requer planejamento integrado e coletivo com os moradores, levando em consideração seus interesses e necessidades e a inserção de profissionais capacitados. O tempo passado pedalando possibilita que os ciclistas quebrem a rotina de suas vidas pessoais e profissionais, promovendo novas interações interpessoais e uma maior conexão com os espaços naturais. Para tanto, uma estrutura de qualidade é necessária para que essa experiência seja segura, beneficie os moradores locais e a satisfação dos praticantes da atividade.

REFERÊNCIAS

AMORIM, Diego Augusto; FARIA, Alexandre Magno de Melo; BUENO, Nágela dos Santos. Adversidades e oportunidades do ciclismo em Cuiabá. In: MARTINS, Cristiano Souza (Org.). **Transporte Urbano Sustentável: em busca de um novo paradigma**. São Paulo: Certifica Digital, 2021. p. 12-27.

ANJOS JÚNIOR, Walter Ferreira dos; ALVES, Raimundo Nonato Brabo; MODESTO JÚNIOR, Moisés de Souza; DIAS, Nelson Wellausen. Sustentabilidade econômica e ambiental na mandiocultura praticada por agricultores familiares quilombolas de Macapazinho, em Santa Isabel do Pará. **Cadernos de Ciência & Tecnologia**, Brasília, v. 35, n. 2, p. 253-267, maio/ago. 2018. Disponível em: <https://seer.sct.embrapa.br/index.php/cct/article/view/26406>. Acesso em: 15 dez. 2023.

BARRETO, Renato (Org.). **A bicicleta e as cidades: como inserir a bicicleta na Política de Mobilidade Urbana**. 2. ed. São Paulo: Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2010.

BRASIL. Decreto nº. 7.381, de 2 de dezembro de 2010: Regulamenta a Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, que dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 3 dez. 2010. Seção 1, p. 9.

BRASIL. Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001: Regulamenta os Arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 11 jul. 2001. Seção 1, p. 1.

CARVALHO, Karoliny Diniz; SOUSA, Rodrigo Olavo Costa. Cicloturismo e vivências afetivas no meio rural: análise da rota Caldo de Cana, povoado São Raimundo (Maranhão, Brasil). **Pasos: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural**, v. 20, n. 1, p. 139-151, jan. - mar. 2022. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8237300>. Acesso em: 05 jan. 2024.

CAVALCANTI, T.S., SANTOS, A.B.L., MOURA, C.B. G. & MOURA, D.L. “Eu sou Barbie e sou bruta”: o empoderamento no ciclismo. **Revista Estudos Feminista**, 27 (2), 1-15. 2019.

COCCO, Rodrigo Giraldi. Verbetes. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 525-529. Disponível em: https://www.academia.edu/33976138/Circula%C3%A7%C3%A3o_Transportes_e_Log%C3%ADstica_diferentes_perspectivas. Acesso em 10 dez. 2023.

FERREIRA, Nestor. **História do município de Santa Izabel do Pará**. Belém: Cejup, 1984.

FERREIRA, H.C.H. Turismo, práticas alimentares e hospitalidade em comunidades rurais: reflexões a partir da localidade de Três Picos, Nova Friburgo-RJ, Brasil. *Revista Hospitalidade*. São Paulo, volume 17, n.01, p. 75-97, 2020. Doi: <https://doi.org/10.21714/2179-9164.2020.v17n1.005>

GOMES JR., Jamis. Ciclismo de Estrada: história, regras, provas e a bicicleta. **Esportelândia**, 2 jul. 2023. Disponível em: <https://www.esportelandia.com.br/ciclismo/ciclismo-de-estrada/>. Acesso em 3 jan. 2024.

GRINOVER, Lúcio. Hospitalidade: um tema a ser reestudado e pesquisado. In DIAS, Celia Maria de Moraes (Org). **Hospitalidade: reflexões e perspectivas**. Barueri/SP: Manole, 2002.

GÜNTHER, Hartmut. Pesquisa qualitativa versus pesquisa quantitativa: esta é a questão? **Psicologia: teoria e pesquisa**, v. 22, p. 201-209, 2006.

IBGE. Santa Izabel do Pará. **Cidades**, IBGE, 2023. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/santa-izabel-do-para/panorama>. Acesso em: 2 jan. 2024.

IPEA. **Sistema de indicadores de percepção social (SIPS)**. SCHIAVINATTO, Fábio (Org.) 1ª Ed. Brasília: Ipea, 2011. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3097/1/Livro_Sistema%20de%20indicadores%20de%20percep%C3%A7%C3%A3o%20social%20%28SIPS%29_1%20ed.pdf. Acesso em: 15 fev.2024.

LANZILLOTA, Alessandra de Souza. **Cicloturismo: por uma diversificação do turismo realizado na cidade do Rio de Janeiro** / Alessandra de Souza Lanzillotta , 2013. Monografia (Graduação em Turismo. Universidade Federal Fluminense.

Faculdade de Turismo e Hotelaria (Niterói) 2013. Disponível em: <https://app.uff.br/riuff/handle/1/1118> . Disponível em: 15 jan. 2024.

LAVAREDA, Welton Diego Carmim. A língua geral amazônica no Grão-Pará cabano: revisitando conceitos. **Moara**, Belém, n. 62, ago-dez 2022. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/moara/article/view/15065/10340>. Acesso em: 11 jan. 2024.

Lee, C-F. An investigation of factors determining cycling experience and frequency. **Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space, Place and Environment**, 16 (5), 844-862. 2014.

LESSA, Priscila Requião; SILVA, Marcelo Moraes. O ciclismo de estrada e a construção de uma cultura nacionalista: um olhar sobre o Tour de France. **Movimento**, v. 23, n. 1, p. 407-418, 2017.

MARUJO, N.; SANTOS, N. Turismo, Turistas e Paisagem. *Revista Investigaciones Turísticas* Nº 4, julio-diciembre 2012, 35-48. Disponível em <https://estudogeral.uc.pt/handle/10316/21478>. Acesso: abril de 2024.

MENDONÇA, Juliana Borghi. **Desafios, oportunidades e recomendações para o fomento ao cicloturismo na Costa do Descobrimento – Sul da Bahia**. 2017. Dissertação (Mestrado Profissional em Conservação da Biodiversidade e Desenvolvimento Sustentável) – Escola Superior de Conservação Ambiental e Sustentabilidade, Instituto de Pesquisas Ecológicas, Serra Grande (Bahia), 2017.

MONTEIRO, Alda Selma Frota. **Turismo e mudança social na comunidade de Caraparu – Santa Izabel do Pará**. 2003. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2003. Disponível em: <https://www.ppgdstu.prosp.ufpa.br/ARQUIVOS/Dissertacoes/2003/Disserta%C3%A7%C3%A5o%20ALDA.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2023.

MOTA, J. D. S. Utilização do Google Forms na pesquisa acadêmica. **Humanidades & Inovação**, Palmas, v. 6, n. 12, p. 371-373, 2019.

MURTA, Irene Benevides Dutra. Ressignificação do espaço urbano: a bicicleta como meio de transporte e lazer. **Revista Brasileira de Estudos do Lazer**, v. 4, n. 3, p. 116-138, 2017.

NOBRE, Mariléia da Silveira. **Entre o “trabalho na roça” e a “venda na beira”**: Um estudo da dinâmica no modo de vida das famílias de Caraparu-Pará. 2007. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal do Pará, Belém, 2007. Disponível em: <https://www.repositorio.ufpa.br/jspui/handle/2011/5303>, Acesso em: 10 nov. 2023.

NASCIMENTO, Alexandre Costa. Dinâmicas e características do uso da bicicleta em África e os impactos da mobilidade não-motorizada no desenvolvimento económico e social. **AbeÁfrica**, v. 1, n. 1, p. 144-177, out. 2018 – mar. 2019.

OLIVEIRA, B. T. **Desenvolvimento de um equipamento de proteção individual para ciclistas baseado no estudo da biônica**. UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL, Porto Alegre, 2019.

OLIVEIRA, Eleonôra Nunes; MOTA JÚNIOR, Antonio Alcides. Ciclismo como opção de lazer no Crajubar: um relato de experiência. **Revista de Extensão da URCA**, v. 1, n. 1, p. 59-63, 2021.

PARÁ. Diário Oficial do Estado do Pará. **Lei Complementar nº. 164, de 5 de abril de 2023**: altera a Lei complementar nº 027 de 19 de outubro de 1995, que instituiu a Região Metropolitana de Belém. DOE nº35.354, p.5, 0604/2023. Disponível em: <https://www.ioepa.com.br/pages/2023/2023.04.06.DOE.pdf>. Acesso em 10 dez. 2023.

PAZ, Raimundo Franciel. **Nas correntezas e contra-correntezas do rio Caraparu: memória e história em comunidades tradicionais na Amazônia Oriental (1912-1950)**. 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2012. Disponível em: <https://repositorio.ufpa.br/jspui/handle/2011/4574>. Acesso em: 10 nov. 2023.

PEREIRA, Glaucia. Estimativa de frota de bicicletas no Brasil. **Journal of Sustainable Urban Mobility**, v. 1, n. 1, p. 1-5, mar. 2021.

PIMENTEL, Giuliano Gomes de Assis. Aspectos socioculturais na percepção da qualidade de vida entre praticantes de esportes de aventura. **Revista de Salud Pública**, v. 10, n. 4, p. 561-570, 2008. Disponível em: <https://www.scielosp.org/pdf/rsap/2008.v10n4/561-570/pt>. Acesso em: 09 jan. 2024.

ROLDAN, Thierry Roland R. **Cicloturismo: planejamento e treinamento**. 2020. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Treinamento em Esportes) – Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, 2000.

SALDANHA, Luiz Ernesto da Cruz; FRAGA Carla; BALASSIANO, Ronaldo. Cicloturismo como ferramenta de desenvolvimento sustentável em área rural: desafios e oportunidades no processo de retomada pós-pandemia da Covid-19. **Revista Acadêmica Observatório de Inovação do Turismo**, v. 15, n. 3, p. 72-96, 2021.

SALDANHA, Luiz Ernesto da Cruz. **Políticas cicloinclusivas e cicloturismo: o caso do Rio de Janeiro**. 2017. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2017.

SALLES, Vicente. **O negro no Pará: sob o regime da escravidão**. Brasília: Ministério da Cultura, 1998.

SARTORI, Anderson. Ciclismo e cicloturismo em Santa Catarina (Brasil): características, motivações e interesses. **Podium**, São Paulo, v. 10, n. 2, p. 24-53, maio-ago. 2021.

SCHETINO, André Maia. **O cicloturismo como vivência crítica e criativa de lazer**. 2006. Monografia (Especialização em Lazer) – Centro de Estudos de Lazer e Recreação, Departamento de Educação Física, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006.

SCHWEDERSKY, Larissa. “**Porque só de movimento foi sua alma**”: um estudo antropológico sobre habilidades, movimento e o ciclismo na cidade. 2017. Disponível: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/178662>. Acessado em 06/04/2024.

SILVA JUNIOR, Celso Aparecido Alves da. **A importância do bike fit no ciclismo de estrada e de montanha: uma visão subjetiva dos ciclistas**. Repositório da Universidade Federal de Uberlândia, 2021. Disponível em <https://repositorio.ufu.br/handle/123456789/32161>. Acesso em 14 abr 2024.

SOSTER, Demétrio de Azeredo. Considerações outras sobre viagens de bicicleta, semioses e narrativas cicloturísticas. **Anais de Artigos do IV Seminário Internacional de Pesquisas em Mídiação e Processos Sociais**, v. 1, n. 4, p. 1-16, abr. 2021. Disponível em: <https://midiaticom.org/anais/index.php/seminario-midiaticacao-artigos/article/view/1367>. Acesso em: 3 jan. 2024.

SOUZA, Cristina Sales Ferreira de; SOUZA, Raul Jose de. Turismo na cidade de São Paulo de bicicleta: fatores determinantes na escolha do roteiro cicloturístico urbano. **Brazilian Journal of Production Engineering**, v. 8, n. 5, Edição Especial Turismo para além de Viagens, p. 56-59, 2022. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/bjpe/article/view/38944>. Acesso em: 20 dez. 2023.

TEIXEIRA, Camila de Almeida; EDRA, Fátima Priscila Morela. Cicloturismo: origem e conceito da palavra a partir de Koselleck. **Turismo, Visão e Ação**, Santa Catarina, v. 22, n. 2, p. 318-333, 2020.

TROMBINI, Miguel. Conheça os mais belos roteiros de cicloturismo pelo mundo. **IG Turismo** [on-line], nov. 2021. Disponível em: <https://turismo.ig.com.br/destinos-internacionais/2021-11-12/conheca-os-mais-belos-roteiros-de-cicloturismo-pelo-mundo.html.ampstories>. Acesso em: 22 nov. 2023.

VALE, Davi Sousa. A cidade e a bicicleta: uma leitura analítica. **Finisterra**, Lisboa, v. 51, n. 103, p. 45-66, dez. 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.18055/Finis7077>. Acesso em: 15 dez. 2023.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade urbana e cidadania**. São Paulo: Senac, 2012.

VELOSO, Rafael Campos. A condição do gregário no ciclismo de estrada: aspectos de uma prática competitiva singular no esporte contemporâneo. In: SAKAMOTO, Kendi (ed.).

Preservação e Memória: a responsabilidade social dos Jogos Olímpicos. São Paulo: Képos, 2014. pp. 219-231.

Cycle tourism in the village of Caraparu, Santa Izabel (PA): reality and perspectives

Abstract

Cyclotourism is a branch of adventure tourism, as established by Decree No. 7,381, of 2010, which attracts increasingly more enthusiasts in Brazil and greater attention from academic studies. By using non-polluting transportation, cyclotourism contributes to sustainability efforts and promotes social interactions, while also stimulating various tourism segments, especially those focused on nature experiences, such as mountain biking, practiced on unpaved (mountainous, or non-mountainous) roads. This article aims to outline the profile of mountain biking cyclists on the trails of Vila de Caraparu, in Santa Izabel (PA), considering the perspectives of the activity by its participants. To this end, 61 questionnaires and various photographic records were applied, indicating the lack of security on the trails and the neglect of the Government towards this model of physical and tourist activity. One conclusion that the research points out, therefore, is the need for effective public policies to ensure the practice of cyclotourism, as well as more investments, whether through partnerships between the public and private sectors or through budgetary allocations, for the development of adventure tourism, which, consequently, generates the development of the places where it is practiced

Keywords: *Cycling. Cyclotourism. Vila de Caraparu (Santa Izabel do Pará).*