



CICLOTURISMO COMO POTENCIAL PARA DESENVOLVIMENTO: UMA APROXIMAÇÃO AO TEMA

Eixo 5: Desenvolvimento nacional, regional, políticas sociais e desigualdade

BRUNO DOS SANTOS LINDEMAYER¹

THIAGO DA SILVA SAMPAIO²

SOLANGE EMILENE BERWIG³

RESUMO: O cicloturismo é uma modalidade que cresceu significativamente no pós-pandemia da Covid-19, vem se fortalecendo como prática esportiva, cultural e de lazer, além de ser uma alternativa de incremento econômico e desenvolvimento de áreas rurais. Este estudo objetiva contribuir na apreensão do cicloturismo como modalidade a ser difundida no município de Itaqui/RS através da demarcação de rotas. Trata-se de uma pesquisa em andamento, em sua fase exploratória, vinculada ao Mestrado Profissional em Políticas Públicas da Unipampa. Os achados parciais do estudo apresentam algumas experiências implementadas no Brasil e contribuem para as apreensões sobre o cicloturismo com potencial à criação de políticas públicas para o desenvolvimento local.

Palavras-chave: Cicloturismo, desenvolvimento local, política pública.

ABSTRACT: Cycling tourism is a sport that has grown significantly since the Covid-19 pandemic. It has been gaining strength as a sporting, cultural and leisure activity, in addition to being an alternative for economic growth and development in rural areas. This study aims to contribute to the understanding of cycling tourism as a sport to be disseminated in the municipality of Itaqui/RS through the demarcation of routes. This is an ongoing research, in its exploratory phase, linked to the Professional Master's Degree in Public Policies at Unipampa. The partial findings of the study present some experiences implemented in Brazil and contribute to the understanding of cycling tourism with potential as a public policy for local development.

Keywords: Cycling tourism, local development, public policy.

INTRODUÇÃO

¹ Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas da Universidade Federal do Pampa. Bacharel em Educação Física. Lattes iD: <http://lattes.cnpq.br/5137786062277250>. E-mail: brunolindemayer@unipampa.edu.br.

² Pós-doutor em Ciência Política (UFRGS). Doutor em Ciência Política pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Professor permanente do Programa de Pós-graduação em Políticas Públicas da UNIPAMPA. Líder do Grupo de Pesquisa Observatório de Políticas Públicas. Lattes iD: <http://lattes.cnpq.br/5732810793287055> E-mail: thiagosampaio@unipampa.edu.br.

³ Doutora em Serviço Social. Professor permanente do Programa de Pós-graduação em Políticas Públicas da UNIPAMPA. Vice-líder do Grupo de Pesquisa Trabalho, Formação em Serviço Social e Política Social na América Latina. Membro do GT CLACSO *Previsión y Sistemas de Pensiones*. Lattes iD: <http://lattes.cnpq.br/2432723992234220> E-mail: solangeberwig@unipampa.edu.br.



O município de Itaqui, situado na fronteira oeste do Rio Grande do Sul, é uma das maiores cidades do Estado em espaço territorial, marcado principalmente por sua extensa área territorial. Trata-se de um município de características rurais, e tem como principais fontes de renda a agricultura e a pecuária - culturas predominantes nesta região do País. Também se destaca pelas grandes distâncias dos principais centros econômicos, políticos e turísticos deste Estado, como a região da Capital - Porto Alegre - sua região metropolitana e a Serra Gaúcha. Segundo dados do censo do IBGE (2022), o município possui uma população de 35.768 habitantes, com um PIB per capita de R\$ 58.531,72.

Neste município, pode-se observar o crescimento da prática do ciclismo; tal fato pode ser corroborado pela criação de grupos de pessoas adeptas a este esporte. Atualmente, existem três grupos: Gurias do pedal (2021), Giro Livre (2022) e Integração Itaqui (2022). A organização de grupos de ciclismo no âmbito do município tem movimentado a prática do esporte, amparada inclusive pelo poder público municipal. Itaqui, através de sua secretaria de esporte e lazer tem apoiado e difundido práticas esportivas através de eventos contribuído para o crescimento e consolidação destas práticas, como o 1º Desbravando Itaqui, com cicloturismo e competição em 2021; Triathlon de Fogo, que realizou a sua segunda edição em 2024; e o Grande Prêmio (GP) de ciclismo, ocorrido em maio de 2025.

Estes eventos não só colaboram para o estímulo da participação da população local, como também para a participação de diversos grupos ou pessoas de outras cidades e regiões. Logo, a criação estratégica de rotas de cicloturismo pode potencializar as ações já iniciadas e desencadear uma política pública de desenvolvimento local e regional.

Atualmente, existe uma demanda em expansão no país pelo desenvolvimento de políticas públicas voltadas à criação de novas rotas de cicloturismo, impulsionadas pelo crescimento da prática esportiva no país e no mundo. Segundo o Observatório da Bicicleta (2024, *online*) a modalidade do cicloturismo tem se fortalecido enquanto setor que movimentou o turismo e desenvolvimento local/regional, “tem se tornado um negócio crescente no Brasil”, seguindo uma tendência de países como Itália e França, que possuem as rotas mais tradicionais desta modalidade - “Na Europa, o setor movimenta bilhões de euros anualmente” (Observatório da Bicicleta, 2024, *online*).



A modalidade do cicloturismo dá seus passos a uma estruturação mais formal no Brasil, com a criação do Circuito de Cicloturismo do Vale Europeu, em Santa Catarina, no ano de 2006, desde então novas experiências, rotas e caminhos vêm sendo demarcados e amplamente difundidos, além de empresas especializadas em conduzir ciclistas por estas rotas (Silva, 2024).

Devido às suas características territoriais, culturais e históricas, Itaqui possui um potencial turístico significativo, com belezas naturais, prédios históricos, e um comércio local diversificado. Porém, ainda carece de infraestrutura adequada para atrair e acomodar cicloturistas, o que limita o desenvolvimento turístico e econômico local. Logo, o objetivo deste estudo é refletir sobre os desafios e potencialidades para o desenvolvimento de rotas de cicloturismo para o município de Itaqui no estado do Rio Grande do Sul.

Este texto resulta das reflexões da pesquisa em andamento no Mestrado Profissional em Políticas Públicas da Universidade Federal do Pampa (Unipampa). A pesquisa, que está em sua fase exploratória, pretende contribuir com o poder público local de Itaqui/RS para o estudo da viabilidade de uma política pública de cicloturismo como modalidade.

Para dar conta deste objetivo são apresentados neste texto o desenho do problema público - ponto chave para o desenvolvimento de políticas públicas -, e apreensões sobre o cicloturismo como modalidade potencial para a criação de políticas públicas de desenvolvimento local e regional para a região estudada.

ANÁLISE DO PROBLEMA: CICLOTURISMO COMO PONTO DE PARTIDA

Parte-se da concepção de formulação de políticas públicas a partir da compreensão de problemas públicos que podem e devem ser solucionados através de ações do poder público. Neste estudo parte-se da realidade concreta do município de Itaqui no estado do Rio Grande do Sul, suas particularidades, limitações e potencialidades no campo do desenvolvimento local, tendo como ponto de referência o cicloturismo.

Com uma infraestrutura inexistente, o município de Itaqui enfrenta dificuldades em atrair cicloturistas, tendo por consequência não se tornar um destino a ser explorado pelos praticantes desta modalidade. Com relação à população afetada, a ausência de rotas de cicloturismo bem estruturadas impacta tanto os moradores locais, que poderiam se beneficiar com o incremento do turismo e o



aumento da circulação econômica, quanto potenciais turistas, que buscam destinos bem organizados. Além disso, a economia local, especialmente pequenos comerciantes, restaurantes, pousadas e produtores rurais, é afetada, pois o fluxo turístico em áreas rurais e periféricas de Itaqui poderia proporcionar uma nova fonte de renda e oportunidades de emprego.

Estas dificuldades podem ser uma oportunidade de trazer melhorias para a cidade. Segundo Frey (2022), é importante considerar os problemas como uma oportunidade de melhorias que, uma vez identificadas e definidas, podem pôr em marcha a ação do poder público. Sendo assim, pretende-se analisar a viabilidade da construção de uma política pública para as ciclorrotas. Para isto, é possível se basear no estudo de Sousa & Carvalho (2021), que buscou compreender a dinâmica do turismo rural, identificar os sentidos e significados do cicloturismo, além de verificar como ocorre a prática do cicloturismo no Baixo Parnaíba, seus aspectos favoráveis e limitantes, com vistas a problematizar a viabilidade ou não desta prática como produto turístico potencial.

Com relação a dimensão social, a implementação de rotas de cicloturismo poderia promover uma maior integração social, aumentando o contato entre a população urbana e rural, e incentivando uma relação mais próxima e harmoniosa com o meio ambiente. Uma das modalidades inseridas no âmbito do turismo no espaço rural consiste nos passeios de bicicleta, segmento que permite aos visitantes um modo mais estreito e particular de vivenciar o espaço e que alia recreação, lazer e educação ambiental, gerando práticas de hospitalidade ao longo dos percursos (Sousa; Carvalho, 2021).

Ampliando a discussão no aspecto social, Oliveira (2018) pressupõe um contato mais estreito entre visitantes/turistas e comunidades, por meio do intercâmbio de saberes e práticas de hospitalidade presentes ao longo dos percursos e no aumento da percepção ambiental, uma vez que a bicicleta, como modal de transporte, aguça os sentidos: audição, tato, visão, paladar, olfato são potencializados para desvelar a complexidade do meio ambiente, propiciando novas maneiras de perceber, estranhar e experienciar a paisagem, mesmo aquelas consideradas familiares.

No entanto, a falta de estrutura adequada gera desinteresse e insegurança para os turistas, limitando o desenvolvimento do ecoturismo como uma prática comum na região. A criação das rotas incentiva práticas de lazer saudáveis e sustentáveis para a população local e visitantes, além de estimular o comércio local. Além disso, para Sathler (2019), a construção de uma rota pode estimular um “sentido de pertencimento” e uma identidade das comunidades por onde a rota passa, a exemplo



do que ocorreu com o projeto da Estrada Real, em Minas Gerais, alavancando outras iniciativas a partir daí.

Na dimensão política, a criação de rotas de cicloturismo exigiria a articulação entre o governo municipal, empresários e comunidades locais. O envolvimento dos agentes públicos é essencial para garantir que a infraestrutura necessária seja estabelecida e mantida. Contudo, a falta de priorização da pauta do cicloturismo e a escassez de políticas públicas específicas para o turismo rural e/ou urbano no município revelam a ausência de uma estratégia clara para o setor, o que dificulta o avanço de iniciativas sustentáveis que beneficiem a economia local e o desenvolvimento do município.

Em complemento ao envolvimento dos agentes públicos, a participação comunitária é fundamental para a construção desta política, como pode-se observar que a maioria das políticas públicas, estão delineadas em uma base social, onde os atores sociais mostram suas reais necessidades incidindo junto ao poder público inserindo na agenda políticas suas demandas e possíveis ações.

O processo de elaboração de roteiros cicloturísticos pressupõe a alocação de infraestrutura, em especial a sinalização indicativa, turística e interpretativa, pontos de apoio ao cicloturismo e serviços específicos, como o aluguel de bicicleta. Para tanto, o envolvimento dos gestores públicos, empresariado e comunidade local, constitui fator primordial para que a região desenvolva a prática do cicloturismo em atenção às normativas deste segmento (Sousa; Carvalho, 2021).

Com relação à dimensão econômica, o cicloturismo oferece uma forma de diversificação de atração de investimentos que pode ser bastante lucrativa. Municípios que investiram em rotas de cicloturismo frequentemente observam um aumento no fluxo turístico, o que traz benefícios diretos para setores como hotelaria, alimentação e comércio. Segundo o estudo de [Sousa e Carvalho \(2021\)](#), evidenciou-se práticas de hospitalidade e de acolhimento e a abertura de pequenos negócios de alimentação ao longo das rotas desenvolvidas, sinalizando para o empreendedorismo comunitário.

Em Itaqui, a criação de rotas ciclísticas poderá resultar em uma oportunidade significativa, pois com sua inexistência, a cidade acaba perdendo turistas para regiões mais organizadas e estruturadas. A implementação de ciclorrotas poderia incrementar a receita local, gerar novos postos de trabalho e estimular investimentos no turismo sustentável.

Na dimensão legal, observa-se que a legislação brasileira para cicloturismo e infraestrutura cicloviária é relativamente recente e, por vezes, carece de especificidade e aplicação no nível



municipal. Em Itaqui, a ausência de normas claras para regulamentar a criação de rotas de cicloturismo representa uma barreira para o desenvolvimento da infraestrutura necessária. Ainda que existam algumas diretrizes federais que incentivam a mobilidade sustentável e o ecoturismo, as lacunas legais e a falta de regulamentação municipal dificultam a execução de políticas voltadas ao cicloturismo.

Ainda, com relação às dimensões territoriais e históricas, Itaqui possui um território rico em paisagens naturais e uma herança histórica, com vestígios culturais que podem atrair cicloturistas interessados em história e natureza. Lima (2015) frisa que os cicloturistas, ao percorrerem os caminhos rurais, produzem também sentidos e significados aos locais; fragmentos da memória e das narrativas orais, as paisagens adquirem significância à medida que os cicloturistas abrem caminhos para a valorização do espaço material e simbólico dos espaços visitados.

O cicloturismo como modalidade pode ser praticado em zonas urbanas ou rurais desde que inclua o ciclismo e o turismo em uma relação intrínseca, potencializando as experiências individuais ou coletivas, uma vez que o objetivo dessa prática é permitir ao sujeito que pratica esta modalidade conhecer outras culturas, experimentar e descobrir novos destinos mediante a atividade física sobre a bicicleta - inclusive, envolve experiências gastronômicas, ou circuitos cafeeiros, cervejeiros, vinicultura, etc. No entanto, a estrutura turística no município de Itaqui não explora plenamente essa herança.

A configuração geográfica da cidade, com terrenos planos e a proximidade com áreas de interesse ambiental e cultural, favorece o cicloturismo, mas o desenvolvimento de infraestrutura específica para esse fim foi historicamente negligenciado. Levando em destaque a questão territorial, principalmente a área rural do município, cabe destacar o texto de Lima (2020), que registra que foram criadas na última década diversas políticas públicas com o objetivo de fomentar o desenvolvimento dos territórios, principalmente daqueles que apresentam características rurais.

Compreender o problema público para elaboração de uma política, requer seu diagnóstico a fim de ilustrar a realidade, e estudar a viabilidade. Há uma importância e potencial do desenvolvimento de rotas de cicloturismo em Itaqui, para isso a pesquisa em processo busca conhecer e analisar fatores sociais, políticos, econômicos, legais, territoriais e históricos que moldam o problema apresentado. A implementação de ciclorrotas no município poderia promover a economia local, incentivar práticas sustentáveis e proporcionar uma alternativa de lazer e desenvolvimento



social. Logo, busca-se entender como se constituem as rotas de cicloturismo e verificar experiências similares.

CICLOTURISMO: ASPECTOS CONCEITUAIS E EXPERIÊNCIAS

Podemos tomar o conceito de cicloturismo como modalidade de viagem turística, quando se usa a bicicleta como meio de transporte geralmente em estradas secundárias e caminhos de interior, vivenciando-se o trajeto, no contato interpessoal (Deus e Edra, 2023). Ainda se tratando da definição, trazemos o conceito no qual o cicloturismo compreende qualquer viagem ou passeio turístico no qual se utilize a bicicleta como meio de transporte. Deus e Edra (2023) afirmam que o cicloturismo pode ser considerado atividade que permite aos praticantes vivenciar os trajetos na bicicleta, construindo experiências e estimulando necessidades físicas e mentais.

Tendo definido o conceito de cicloturismo e suas características, buscaremos aliar as vantagens que o setor turístico obterá com a implementação das novas rotas, e para além das vantagens oriundas diretamente do turismo. Em relação ao município de Itaqui, situado na região da fronteira oeste do Rio Grande do Sul, podemos destacar a sua dimensão territorial, pois é uma das maiores cidades deste Estado, principalmente devido à sua extensa área rural. Estas áreas podem contribuir para o desenvolvimento do cicloturismo rural.

Conforme destacado nos estudos de Lima (2015) e Han *et al.* (2017), os roteiros e trilhas de cicloturismo podem se configurar num modo sustentável de se praticar o turismo no espaço rural, dando visibilidade aos atores sociais, suas histórias e tradições. Esta integração entre as comunidades rurais e os cicloturistas podem trazer diversos benefícios para ambos os atores. Ainda, para Souza e Carvalho (2021), as situações de intercâmbio e de trocas culturais entre os cicloturistas e os moradores do Baixo Parnaíba caracterizam o cicloturismo como oportunidade para a vivência crítica e criativa do lazer. Para os autores, os locais de percurso ganham novos usos e semânticas com a presença de visitantes, os quais recebem em troca generosidade e hospitalidade.

A Municipalidade também obterá outras vantagens, citando como exemplo o estímulo à prática do ciclismo, que ao tornar-se hábito de sua população local, aumentará significativamente a qualidade de vida de seus praticantes, reduzindo os investimentos em saúde pública.



Para além das possibilidades de implementação da rota em áreas rurais, também é possível explorá-la em seu território urbano. A possibilidade do desenvolvimento do cicloturismo, tanto na área urbana como rural, é reforçada por Telles (2018, p. 1):

Normalmente o cicloturismo é relacionado a viagens de um ou mais dias, passando por ambientes rurais. Neste caso, o ciclista carrega tudo o que vai precisar nos alforjes (bolsas laterais) e dorme uma noite em cada local diferente. Mas o cicloturismo urbano vem crescendo muito ultimamente. Muita gente percebeu que a bicicleta é o melhor veículo para se conhecer uma cidade. Pedalando se vai numa velocidade ótima para se deslocar e observar o entorno ao mesmo tempo.

Itaqui possui uma rica herança cultural, como os locais históricos onde ocorreram batalhas da Guerra do Paraguai e seus prédios históricos, dentre os quais se destaca o Teatro Prezewodowski, construído em 1983, sendo considerado um dos mais antigos da América do Sul. O eixo cultural é uma importante ferramenta para a implementação destas rotas e para a promoção da cultura no Município. Os roteiros de cicloturismo tendem a contribuir, portanto, para a valorização da herança cultural e conservação do patrimônio. Há a possibilidade de se explorar o cicloturismo na cidade e no campo (Deus e Edra, 2023), ou seja, cicloturismo pode ser praticado em zonas urbanas ou rurais desde que considere o ciclismo e o turismo, uma vez que o objetivo dessa prática é permitir ao cicloturista conhecer outras culturas, experimentar e descobrir novos destinos mediante a atividade física sobre a bicicleta.

Com relação a oferta de rotas de cicloturismo existentes no Rio Grande do Sul, Deus e Edra (2023) identificam 3 (três) rotas, sendo denominadas: Cicloturismo da Ponte, Vale dos Vinhedos e Parque Nacional de Aparados da Serra, Serra Geral e São Joaquim, sendo essa última uma rota localizada nos Estados do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina. Em uma busca realizada no sítio eletrônico da Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (Aliança Bike, 2024), são apontados 9 (nove) rotas de cicloturismo disponíveis no Rio Grande do Sul, a saber:

- Circuito Cascatas e Montanhas;
- Caminhos de Caravaggio;
- Trilha dos Santos Mártires das Missões;
- Circuito Raízes Coloniais;
- Trilha Cassino Barra do Chuí;
- Circuito de Cicloturismo da Rota Romântica;



- Circuito Cicloturístico Coração do Rio Grande;
- Rota dos Dinossauros; e,
- Rota Cicloturismo Vale do Espumante - potencialmente a mesma citada na pesquisa de Deus e Edra (2023).

Tais rotas corroboram a ascensão do cicloturismo, sendo esse um tema que está ampliando sua discussão e implementação a nível nacional. Também cabe destacar as características do cicloturismo, devem ser contempladas por um conjunto de seis variáveis que caracterizam o cicloturismo: 1) É um deslocamento distante do local de residência; 2) A duração pode variar de um a vários dias; 3) É uma prática não competitiva; 4) A viagem é a principal motivação; 5) É desenvolvido dentro de um contexto ativo e desportivo e 6) Representa uma forma de lazer e entretenimento (Deus e Edra, 2023).

Para ser possível a criação e manutenção de uma rota de cicloturismo, o poder público é um agente importante para esta concretização. Num primeiro momento, é preciso analisar o conceito de ciclomobilidade. Sobre esta temática, Sathler (2019, p. 15) destaca que:

A ciclomobilidade pode ser definida, em poucas palavras, como o conjunto de infraestrutura urbana (e rural) destinada aos veículos não motorizados (bicicleta e triciclo). Minimamente esta infraestrutura consiste em: (i) ciclovias (exclusivas e segregadas); (ii) ciclo faixas (exclusivas ou compartilhadas, mas demarcadas); (iii) bicicleários ou paraciclos, instalados próximos a outros modais de transporte, tudo isto interligado com ampla sinalização e segurança.

Esta menção sobre a infraestrutura é fundamental para o sucesso da implantação de uma rota, pois conforme Sathle (2019)r, esta gestão beneficia não só o ciclista, mas a população como um todo. E por sua vez, a existência desta infraestrutura cicloviária impulsiona a vinda de cada vez mais cicloturistas, o que também é bom para toda a população. Os investimentos para a infraestrutura no Brasil ainda carecem de maiores investimentos,

(...) no Brasil até 2011, a soma de investimento do Ministério das Cidades na construção de ciclovias era de R\$ 20,2 milhões, em 63 municípios brasileiros, o que representa apenas 1,13% do total. Até 2015, o país apresentava 2.500 km de ciclovias e ciclofaixas e 75 milhões de bicicletas (Teixeira e Edra 2020, p. 320).



As informações apresentadas revelam que ainda são poucos os investimentos em infraestruturas para a mobilidade urbana do ciclismo no nosso País, o que torna fundamental o engajamento do poder público para que as rotas planejadas recebam os investimentos necessários para a sua concretização.

Uma rota de cicloturismo conhecida nacionalmente é a Rota Charles Darwin, localizada no Estado do Rio de Janeiro, ela passa por diversos municípios, sendo um deles a cidade de Maricá. Uma ação prática do poder público municipal que serviu de estímulo a propagação da Rota Charles Darwin (RCD) foi a elaboração do Projeto de Lei que culminou com a Lei 9.143/2020 (Deputados Carlos Minc e Rosângela Zeidan), que instituiu a RCD no Estado do Rio de Janeiro, desde o Rio/Niterói a Cabo Frio (Rio de Janeiro, 2020).

Posteriormente, a Lei Maricá 3.104/2021 (Vereadora Andrea Cunha), criando a ciclorrota Charles Darwin, reforçando a passagem da RCD no território de Maricá. Se tal estratégia for adotada no Município de Itaqui, isto permitirá que a Municipalidade adote a sinalização viária e a identidade visual que melhor lhe couber, visando não só a divulgação da rota, mas a melhoria da ciclomobilidade nas áreas urbana e rural.

Deve-se destacar a importância de se alinhar o planejamento de tráfego de bicicletas aos transportes como um todo, isto porque a possibilidade de integrar bicicletas aos diversos modais nos ambientes urbanos ampliam as condições para pedalar (Deus e Edra, 2013).

Cabe, também, analisar a viabilidade de implantação da rota no Município de Itaqui, tal como realizado por Souza e Carvalho (2021) ao verificar como ocorre a prática do cicloturismo no Baixo Parnaíba, seus aspectos favoráveis e limitantes, com o intuito de problematizar a viabilidade, ou não, desta prática como produto turístico potencial.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As aproximações sucessivas sobre o tema do cicloturismo na perspectiva de desenvolvimento local e regional, ainda se encontram em uma fase bastante incipiente. Contudo, os apontamentos iniciais sobre o assunto, demonstram alguns aspectos que podem ser considerados: a) a compreensão de um problema público demanda a incorporação deste na agenda política para assim tornar-se pauta de ação governamental; b) o ciclo de elaboração de políticas públicas demanda o



reconhecimento do problema público em suas dimensões, econômicas, sociais, culturais; c) o cicloturismo tem crescido e pode potencialmente se tornar um política de desenvolvimento local e regional resguardados os estudos de viabilidade considerando as características apresentadas neste texto.

Resgatando o objetivo deste texto de contribuir na apreensão do cicloturismo como modalidade a ser difundida no município de Itaqui/RS através da demarcação de rota, entende-se que, apesar da fase inicial da pesquisa, esta apresenta aspectos relevantes para incidir no contexto do município. Ainda, observa-se que o aprofundamento do estudo no âmbito do Mestrado Profissional em Políticas Públicas este pode contribuir com subsídios para o município de Itaqui/RS. Para isso, a sequência da pesquisa deverá considerar a análise da viabilidade da elaboração e implantação de rotas de cicloturismo - atendendo aos objetivos do Plano de Desenvolvimento da Unipampa de contribuir com o desenvolvimento regional.

O cicloturismo se apresenta como uma atividade em desenvolvimento com vasta possibilidade de estudos. E, por ser assunto ainda pouco explorado na área acadêmica e pouco divulgado no Brasil em relação a outros segmentos consolidados (turismo de sol e praia, ecoturismo, entre outros), a produção de conteúdos sobre cicloturismo pode contribuir para maior valorização do assunto e da atividade.

REFERÊNCIAS

ALIANÇA BIKE. **9 rotas de cicloturismo incríveis para conhecer o Rio Grande do Sul pedalando.** Disponível em: <https://aliancabike.org.br/9-rotas-de-cicloturismo-no-rio-grande-do-sul/>. Acesso em: 24 de mai. de 2024.

DEUS, F. M. L., EDRA, F. P. M. Cenário do cicloturismo brasileiro: publicações, divulgações e roteiros. *PODIUM Sport, Leisure and Tourism Review*. São Paulo, v. 12, n. 2, p. 192-225. maio/ago. 2023

FREY, K. Políticas Públicas: um debate conceitual e reflexões referentes à prática da análise de políticas públicas no Brasil. **Planejamento e Políticas Públicas**, (21). 2022. Disponível em: <www.ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/view/89>. Acesso em: 21 de mai. de 2025.

HAN, H., MENG, B. KIM, W. **Bike-traveling as a growing phenomenon**: Role of attributes, value, satisfaction, desire, and gender in developing loyalty. *Tourism Management*, 59, pp. 91-103. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Sítio eletrônico IBGE*, 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/rs/itaqui.html>. Acesso em: 25 de mai. de 2025.



LIMA, Bárbara. L. **Estrada Geral do Sertão:** potenciais turísticos de um caminho quase esquecido. [Dissertação de Mestrado, Universidade de Brasília]. 2015.

LIMA, L. L. SCHABBACH, Letícia. **Políticas públicas:** questões teórico-metodológicas emergentes [recurso eletrônico]. Porto Alegre: Editora da UFRGS/CEGOV, 2020. Disponível em: https://www.ufrgs.br/cegov/files/pub_150.pdf. Acesso em: 21 de mai. de 2025.

NOGUEIRA, C. PINTO, M. SILVA, J. V. Políticas Públicas e regiões de fronteira. São Borja: Unipampa: **CEEINTER**, 2020. 286 p. Disponível em: <<https://cursos.unipampa.edu.br/cursos/ppgpp/files/2021/06/livro-politicas-publicas-e-regioes-de-fronteira.pdf>>. Acesso em: 19 de mai. de 2025.

OBSERVATÓRIO DA BICICLETA - UCB. **Cicloturismo cresce no Brasil.** Disponível em: <https://observatoriodabicicleta.org.br/cicloturismo-cresce-no-brasil-e-movimenta-bilhoes-na-europa/>. Acesso em: 25 de mai. de 2025.

OLIVEIRA, R. R. de. Devagar quase parando: o uso da bicicleta como ferramenta para o estudo da paisagem. In: OLIVEIRA, R. R. de, RUIZ, A. E. (Orgs.) **Geografia histórica do café** [recurso eletrônico]. Rio de Janeiro: Ed. PUC-Rio, pp. 37-60. 2018.

RIO DE JANEIRO. **Lei 9.143, de 18 de dezembro 2020.** Dispõe sobre a criação da Rota Charles Darwin e do Programa de Desenvolvimento Cicloturístico da Rota Charles Darwin. Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/rj/lei-ordinaria-n-9143-2020-rio-de-janeiro-dispoe-sobre-a-criacao-da-rota-charles-darwin-e-do-programa-de-desenvolvimento-cicloturistico-da-rota-charles-darwin>. Acesso em: 24 de mai. de 2025.

SATHLER, E. B. Plataforma de EAD da Escola de Governo de Maricá. **Cicloturismmobilidade e à rota Charles Darwin:** perspectivas ciclo turísticas no leste fluminense. 2019.

SILVA, Régis. **Cicloturismo cresce no Brasil e movimenta bilhões na Europa.** Disponível em: <https://mobilidadesampa.com.br/2024/08/cicloturismo-cresce-no-brasil-e-movimenta-bilhoes-na-europa/>. Acesso em: 25 de mai. de 2025.

SOUSA, R. O. C. CARVALHO, K. D. Cicloturismo como promotor do desenvolvimento de áreas rurais: possibilidades na região do baixo Parnaíba maranhense. **Revista Tur., Visão e Ação**, v23, n2, p329-349, Mai./Ago. 2021 - Balneário Camboriú, Santa Catarina, Brasil. 2021.

TEIXEIRA, Camila de Almeida; EDRA, Fátima P. M. Cicloturismo: origem e conceito da palvara a partir de Koselleck. **Turismo, Visão e Ação**, v.22, n. 2, p. 318-333, Mai./Ago. 2020.

TELLES, R.. **Cicloturismo:** lazer e mobilidade sustentável. 2018. Disponível em: <http://bicicletanosplanos.org/wp-content/uploads/2018/06/Infogra%C3%A7o-Cicloturismo-Bicicletanos-Planos.pdf>. Acesso em: 26 de mai. de 2025.