

Produção do Espaço e Dinâmica Regional

O cicloturismo rural no Rio Grande do Sul/Brasil: potencialidades e entraves à atividade turística

Cyclotourism in Rio Grande do Sul, Brazil: Potential and Challenges for the Tourism Activity

El cicloturismo rural en Rio Grande do Sul/Brasil: potencialidades y obstáculos para la actividad turística

Gabriela Bitencourt Alves¹ , Michele Lindner¹ 

¹Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS, Brasil

RESUMO

O cicloturismo é uma forma de viagem em bicicleta associada ao turismo rural e de aventura. Frequentemente é usado como estratégia para o desenvolvimento rural e geração de renda em propriedades familiares em pequenos municípios. Este estudo teve três objetivos principais: 1) Identificar e mapear os roteiros de cicloturismo no estado do Rio Grande do Sul; 2) Verificar a oferta desses roteiros em áreas rurais; e 3) Entender as potencialidades e os entraves para o desenvolvimento da atividade no estado. Adotando uma abordagem exploratória com características quali-quantitativas, a pesquisa utilizou dados secundários de sites especializados, de instituições governamentais e jornais locais e regionais, além de uma revisão bibliográfica sobre turismo rural e cicloturismo. Foram identificados oito roteiros consolidados de cicloturismo rural no Rio Grande do Sul, distribuídos nas regiões noroeste, nordeste, sudoeste e sudeste, abrangendo nove regiões geográficas imediatas. A análise da distribuição desses roteiros considerou as características das regiões onde estão localizados. Os principais potenciais dos roteiros incluem a participação civil e a riqueza cultural, histórica, geográfica e étnica, além de aspectos sociais. Entre os entraves, destacam-se a falta de engajamento do poder público e a escassez de infraestrutura adequada para o desenvolvimento do cicloturismo nas regiões estudadas.

Palavras-chave: Cicloturismo; Turismo rural; Rio Grande do Sul; Potencialidades e entraves a atividade turística

ABSTRACT

Cyclotourism is a form of travel by bicycle associated with rural and adventure tourism. It is often used as a strategy for rural development and income generation on family properties in small municipalities.

This study has three main objectives: 1) Identify and map cycle tourism routes in the state of Rio Grande do Sul; 2) Verify the availability of these routes in rural areas; and 3) Understand the potential and challenges for the development of the activity in the state. Adopting an exploratory approach with qualitative and quantitative characteristics, the research used secondary data from specialized websites, government institutions, and local and regional newspapers, as well as a literature review on rural tourism and cycle tourism. Eight consolidated rural cycle tourism routes were identified in Rio Grande do Sul, distributed in the northwest, northeast, southwest, and southeast regions, covering nine immediate geographic regions, except for the northern region of the state. The analysis of the distribution of these routes considered the characteristics of the regions where they are located. The main potentials of the routes include civil participation and cultural, historical, geographical, and ethnic richness, as well as social aspects. Among the challenges are the lack of public engagement and the shortage of adequate infrastructure for the development of cycle tourism in the studied regions.

Keywords: Cycle tourism; Rural tourism; Rio Grande do Sul; Potentials and challenges to tourism activity

RESUMEN

El cicloturismo es una forma de viaje en bicicleta asociada al turismo rural y de aventura. Frecuentemente se usa como una estrategia para el desarrollo rural y la generación de ingresos en propiedades familiares en pequeños municipios. Este estudio tiene tres objetivos principales: 1) Identificar y mapear las rutas de cicloturismo en el estado de Rio Grande do Sul; 2) Verificar la oferta de estas rutas en áreas rurales; y 3) Entender las potencialidades y los obstáculos para el desarrollo de la actividad en el estado. Adoptando un enfoque exploratorio con características cualitativas y cuantitativas, la investigación utilizó datos secundarios de sitios especializados, de instituciones gubernamentales y periódicos locales y regionales, además de una revisión bibliográfica sobre turismo rural y cicloturismo. Se identificaron ocho rutas consolidadas de cicloturismo rural en Rio Grande do Sul, distribuidas en las regiones noroeste, noreste, suroeste y sureste, abarcando nueve regiones geográficas inmediatas, exceptuando la región norte del estado. El análisis de la distribución de estas rutas consideró las características de las regiones donde se encuentran. Los principales potenciales de las rutas incluyen la participación civil y la riqueza cultural, histórica, geográfica y étnica, así como aspectos sociales. Entre los obstáculos, se destacan la falta de compromiso por parte del gobierno y la escasez de infraestructura adecuada para el desarrollo del cicloturismo en las regiones estudiadas.

Palabras-clave: Cicloturismo; Turismo rural; Rio Grande do Sul; Potencialidades y obstáculos para la actividad turística

1 INTRODUÇÃO

O incremento populacional nas metrópoles e as problemáticas a elas associados, como o acréscimo da poluição, as adversidades na mobilidade urbana e a precária infraestrutura das cidades, têm motivado uma parcela da população a buscar na zona rural um refúgio, seja como opção de lazer, seja como local de fixação residencial. Sob essa ótica, observa-se, ao longo das últimas décadas no Brasil e em diversas nações,

um ressurgimento da valorização do espaço rural. Nesse contexto de reavaliação, é pertinente ressaltar a presença marcante da atividade turística.

Assim, a área rural passa a desempenhar uma nova função atrelada ao turismo, abrangendo desde a hospedagem, a produção, o beneficiamento e a comercialização de itens locais, até a promoção do patrimônio histórico, cultural e natural, contribuindo para a educação ambiental e para a preservação do ecossistema. Mesclam-se, então, os segmentos de turismo rural e o cicloturismo.

A faísca que desencadeou esta pesquisa foi o entendimento da crescente importância da atividade, a qual foi ampliada ao longo da pandemia de Covid-19 nos anos de 2020 e 2021, fato comprovado através da observação do cicloturismo por vias rurais na região metropolitana de Porto Alegre, no estado do Rio Grande do Sul. Esta atividade ganhou fôlego durante a crise sanitária, quando os indivíduos buscaram novos modos de explorar seu entorno de maneira segura. Simultaneamente, observa-se o fenômeno de criação, expansão e aprimoramento de itinerários de cicloturismo rural no interior do estado, alinhando-se, em certa medida, ao movimento observado em alguns estados brasileiros. Nesse contexto, a questão que instigou a pesquisa foi: onde se manifesta o fenômeno do cicloturismo no estado do Rio Grande do Sul e quais são os seus potenciais e entraves?

O estado conta com nove rotas de cicloturismo que perpassam áreas rurais, abrangendo oito regiões geográficas imediata., distribuídas nas regiões noroeste, nordeste, sudoeste e sudeste do estado. A história e a geografia de cada região influenciam a ocupação do território, bem como o uso do solo e, de certo modo, o desenvolvimento socioeconômico. Em linhas gerais, a parte da população e do território que não foi contemplada pelo desenvolvimento econômico tende a buscar outras formas alternativas de emprego e renda, podendo incluir atividades vinculadas ao turismo rural e de aventura, como o cicloturismo.

Nesse contexto, buscou-se identificar as rotas de cicloturismo rural no estado do Rio Grande do Sul, compreendendo as potencialidades e os entraves para esta atividade.

Assim, o artigo está dividido em seis partes, sendo esta a primeira, a introdução. A segunda aborda os procedimentos metodológicos utilizados para o desenvolvimento do estudo. O suporte bibliográfico e metodológico foram os trabalhos acadêmicos, os sites especializados e institucionais e a imprensa. Na terceira parte apresenta-se o referencial teórico, no qual são tratados os conceitos de turismo rural e cicloturismo que fundamentam a pesquisa.

Na quarta parte são apresentados os resultados da pesquisa, com a identificação e descrição das rotas de cicloturismo em áreas rurais de acordo com a divisão de região geográfica imediata, conforme a nova divisão regional (IBGE, 2017). A quinta seção, também parte dos resultados da pesquisa, analisa as potencialidades e os desafios do cicloturismo no Rio Grande do Sul.

2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este artigo é fruto de uma pesquisa exploratória que buscou identificar e analisar roteiros de cicloturismo rural no estado do Rio Grande do Sul, com foco em suas potencialidades e desafios. A pesquisa foi conduzida com base em dados secundários de estudos acadêmicos e fontes online, incluindo sites especializados e Google Acadêmico. A localização dos roteiros foi obtida através de pesquisas em portais de cicloturismo e sites institucionais de prefeituras.

Os roteiros foram categorizados conforme a sua consolidação, considerando aspectos técnicos, logísticos e ampla divulgação. Os roteiros que não atingiram os critérios não foram incluídos na análise. Os mapas dos roteiros consolidados foram criados com o software QGIS na versão 3.34.6, usando dados das regiões imediatas do IBGE, os pontos centrais dos municípios de referência, e as fontes dos roteiros. A análise seguiu os parâmetros descritos por Saldanha *et al.* (2021), adaptados para a ênfase do desenvolvimento rural, disponível no Quadro 1.

O conteúdo encontrado sobre um roteiro foi analisado de modo a se enquadrar nos parâmetros da tabela e seus tópicos. Havendo coerência ou não, foi sinalizado e demonstrado em tabela posterior, analisada nos resultados, disponível no capítulo 5.

Quadro 1 – Parâmetros das políticas de ciclo inclusivas e os tópicos dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável

| Governança | Infraestrutura | Engajamento Civil | Desenvolvimento Rural |
|--|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Participação de todos os níveis de governo • Marcos regulatórios. • Turismo como pilar estratégico • Afirmação da identidade local • Políticas de mobilidade ativa, inclusiva e sustentável • Diretrizes e normas de uso do solo • Promoção da preservação do ambiente natural e construído. • Aspectos normativos e de regulação. • Informações sobre infraestrutura e serviços. • Comunicação interna e externa. • Monitoramento sobre acessibilidade, sazonalidade, impactos socioeconômicos, satisfação comunitária, gestão de energia, água e resíduos. | <ul style="list-style-type: none"> • Investimentos cicloviários • Condições seguras e atrativas de deslocamento • Acesso a bens e serviços úteis • Conectividade à internet • Gestão de acesso e controle da capacidade de carga | <ul style="list-style-type: none"> • <u>Parceria público-privada-comunitária</u> • <u>Protagonismo comunitário</u> • Pluralidade social • Identificação de lideranças locais de comunidades tradicionais • Ações de capacitação e comunicação. | <ul style="list-style-type: none"> • Serviços e apoio voltados ao cicloturismo • Geração de renda • Criação de negócios para grupos vulneráveis • <u>Microempreendimentos de agricultura familiar</u> |

Fonte: adaptado de Saldanha *et al* (2021)

3 TURISMO RURAL E CICLOTURISMO

O referencial teórico deste estudo explora as diferenças entre os ambientes rural e urbano, contextualiza o turismo rural e examina o cicloturismo em relação às motivações dos viajantes e à interação com os territórios.

Antes da conceituação de turismo rural, é preciso fazer a distinção entre espaços urbano e rural, com base em suas funções. O urbano concentra atividades industriais e políticas, enquanto o rural se dedica à produção primária, como agricultura e pecuária (Tulik, 2003). Contudo, essas fronteiras não são fixas e existem zonas de transição, chamadas de franjas urbanas, onde características de ambos os espaços se encontram, configurando uma dinâmica contemporânea (Tulik, 2003).

Segundo o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Araújo, 2017), o conceito de espaço rural é delineado pela interação entre os recursos físicos e as atividades humanas, com o propósito de produção de bens, serviços e a sustentação das dinâmicas sociais. Enquanto o IBGE (2023) categoriza os espaços rurais a partir das formas de ocupação populacional em consonância com as áreas legalmente protegidas, levando em consideração os aspectos ambientais e culturais.

Portanto, o conceito de espaço rural atualmente é expandido para incluir interações não agrícolas, o que resulta no convívio entre diferentes grupos populacionais e, conseqüentemente, em novas formas de geração de renda. Este evento é denominado como refuncionalização do espaço rural (IBGE, 2023). Este trabalho adota o conceito de espaço rural conforme definido pelo IBGE (2023), no qual o turismo rural prospera¹.

Neste sentido, cabe compreender a manifestação do turismo no espaço rural. Segundo Almeida e Souza (2006), o turismo deve equilibrar a oferta e a demanda, considerando a capacidade de recepção do destino para garantir a sustentabilidade, a viabilidade econômica e a integração harmoniosa com a comunidade local.

Tulik (2003) propõe que o Turismo no Espaço Rural (TER) é um produto turístico genérico baseado no meio rural. Tem um sentido amplo, não permite delimitar seu âmbito e conteúdo. Enquanto o Turismo na Área Rural (TAR), engloba além da área rural, a área natural. Parte da abordagem do impacto ambiental do turismo de massa, chegando ao turismo alternativo. Inclui as ramificações: turismo verde, agroturismo, ecoturismo, turismo de aventura e esportivo e o turismo cultural.

Rodrigues (apud De Souza *et al.*, 2019) distingue entre Turismo Rural Tradicional, baseado no aspecto temporal, como o processo histórico-cultural das propriedades, a estrutura fundiária e agrária, e as características da paisagem, como os ciclos do café, do açúcar e do ouro, e o Turismo Rural Contemporâneo, que é voltado para as experiências modernas no campo, como os spas rurais e as segundas residências.

¹ GLOBO. Minas Gerais, São Paulo e Rio Grande do Sul puxam expansão do turismo rural e hotéis fazenda. Valor Econômico, 1 fev.2024. Disponível em: <https://valor.globo.com/patrocinado/dino/noticia/2024/02/01/mg-sp-ers-puxam-expansao-do-turismo-rural-e-hotéis-fazenda.ghtml>. Acesso em: 4 fev. 2024.

A crítica de Souza e Elesbão (2011) destaca que o turismo planejado de forma ineficaz pode se desviar das realidades rurais. Chama atenção para a extrapolação de uma identidade local rural, que se converte em uma simulação desligada do cotidiano daquele ambiente em que se manifesta. Neste contexto, somado à ascensão da prática de turismo rural no período pós-Covid, Saldanha *et al.* (2021) exploram a necessidade de políticas públicas para o desenvolvimento sustentável do turismo rural, enfatizando a preservação dos recursos naturais e culturais dessas regiões.

Já o cicloturismo tem se expandido como uma prática associada ao desenvolvimento regional e ao planejamento territorial², sendo classificado com base nas motivações dos viajantes (Busarello, 2023). O autor identifica cinco categorias, dentre as quais o cicloturismo propriamente dito é uma atividade de lazer ou esporte, com ou sem pernoite, de maneira ativa ou passiva, incluindo eventos relacionados ao ciclismo. Sousa e Carvalho (2021), diferenciam o ciclolazer de curta duração do cicloturismo, que envolve deslocamentos mais prolongados e intensifica a experiência sensorial da paisagem.

Tobias *et al.* (2023) apresentam uma abordagem do cicloturismo associado ao desenvolvimento sustentável, posicionando-o como uma ferramenta de mitigação dos impactos do turismo convencional. Para isso, defendem a necessidade de uma base teórica mais sólida, para alcançar resultados mais eficazes para as comunidades, visando à melhoria das condições de vida e à geração equilibrada de renda.

Em complemento, Saldanha *et al.* (2021) propõem a reinvenção do conceito de desenvolvimento sustentável para além da simples adaptação do rural às demandas externas pelo desenvolvimento a qualquer custo, pois este tema está profundamente entrelaçado às questões de saúde humana e qualidade ambiental.

O presente estudo adota o conceito de cicloturismo de Tobias *et al.* (2023) e o integra ao Turismo em Áreas Rurais de Tulik (2003), analisando a interação entre os cicloturistas e os espaços rurais, com foco na mobilidade, lazer e desenvolvimento socioeconômico.

² Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo (EDESC), promovido pelo Planett, em João Pessoa/PB, em maio de 2023 (SALDANHA, 2022); além da Conferência de Cicloturismo do Vale Europeu (ConVALE), realizada em Timbó/SC em novembro de 2023 (REVISTA BICICLETA, 2023). Disponível em: <https://revistabicicleta.com/cicloturismo/conferencia-de-cicloturismo-do-vale-europeu-integra-governanca-estrategia-e-inovacao-em-evento-regional>. Acesso em: 5 fev. 2025.

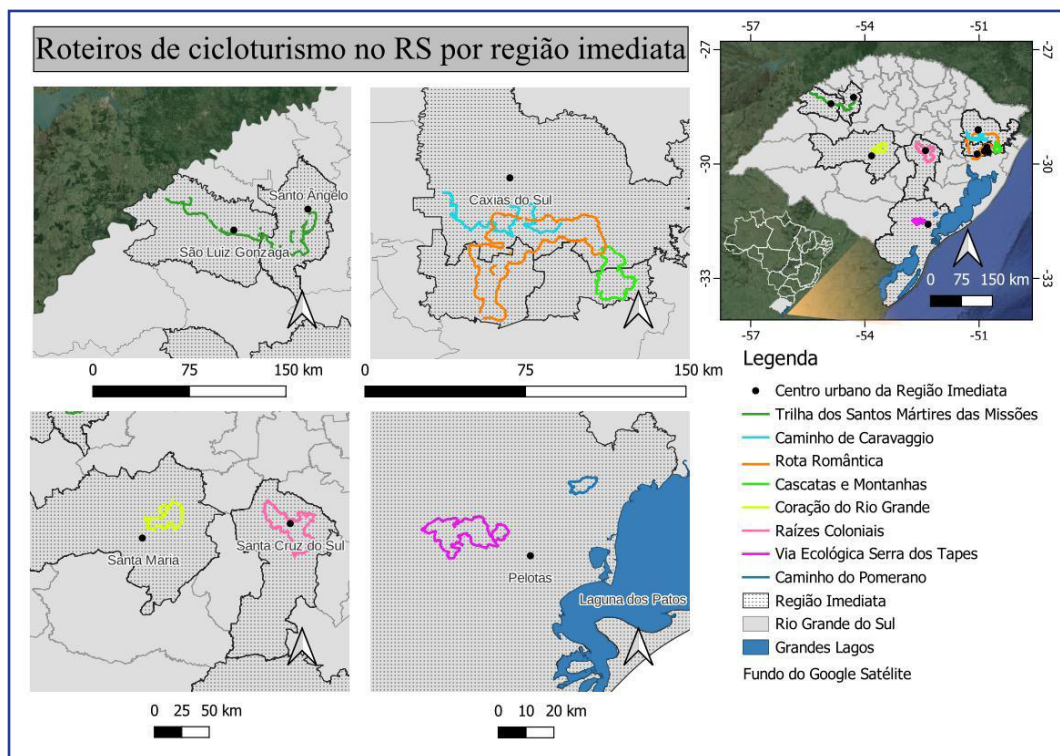
4 O CICLOTURISMO RURAL NO RIO GRANDE DO SUL

O estado do Rio Grande do Sul, conforme ilustrado na Figura 1, possui atualmente oito roteiros de cicloturismo consolidados, distribuídos em diferentes Regiões Imediatas (IBGE, 2017). Na região noroeste, a Região Imediata de Santo Ângelo e São Luiz Gonzaga é percorrida pela Trilha dos Santos Mártires das Missões.

No nordeste, há uma sobreposição de roteiros: a Região Imediata de Caxias do Sul é percorrida por três roteiros: Caminhos de Caravaggio, Rota Romântica e Cascatas e Montanhas. A Região Imediata de Novo Hamburgo–São Leopoldo é percorrida apenas pela Rota Romântica, enquanto a Região Imediata de Taquara–Parobé–Igrejinha é percorrida exclusivamente por Cascatas e Montanhas.

No centro do estado, a Região Imediata de Santa Maria é percorrida pelo roteiro Coração do Rio Grande, e a Região Imediata de Santa Cruz é percorrida pelo roteiro Raízes Coloniais. Ao sul, a Região Imediata de Pelotas é percorrida pelos roteiros Via Ecológica Serra dos Tapes e Caminho do Pomerano, sem sobreposição entre eles.

Figura 1 – Roteiros de cicloturismo no Rio Grande do Sul por região imediata



Elaboração: Autor (2024)

É importante observar que não há roteiros consolidados na Região Intermediária de Passo Fundo, que abrange as Regiões Imediatas de Frederico Westphalen, Nonoai, Erechim, Tapejara-Sananduva, Lagoa Vermelha, Palmeira das Missões, Carazinho, Passo Fundo, Marau, Soledade e Cruz Alta. Além disso, foram identificados muitos roteiros que não se enquadraram na metodologia adotada para esta pesquisa³.

4.1 Região Imediata de Santo Ângelo e Região Imediata de São Luiz Gonzaga

De acordo com o censo de 2022, a cidade de Santo Ângelo tem 76.917 habitantes, com uma densidade demográfica de 113,22 habitantes por quilômetro quadrado. Em 2021, o salário médio mensal era de 2,3 salários mínimos. A proporção de pessoas ocupadas em relação a população total era de 28,61%. E cerca de 29% da população consiste de domicílios com rendimentos mensais de até meio salário-mínimo por pessoa (IBGE Cidades, 2024).

Enquanto a cidade de São Luiz Gonzaga tinha 34.752 habitantes, com uma densidade demográfica de 26,82 habitantes por quilômetro quadrado. Em 2021, o salário médio mensal era de 2,2 salários mínimos. A proporção de pessoas ocupadas em relação a população total era de 23,06%. Cerca de 32,8% da população consistia de domicílios com rendimentos mensais de até meio salário-mínimo por pessoa (IBGE Cidades, 2024).

Ambas as regiões imediatas, excluindo sua cidade-sede, têm um predomínio de pequenas cidades, até 10 mil habitantes, e baixa densidade populacional, com uma queda significativa na população rural na última década (Ferreira, 2021). Além disso, são caracterizadas pelo cultivo de soja, milho e trigo, e realizam atividades pecuárias, como a produção de leite, aves e suínos (Ferreira, 2021). O setor agroindustrial também é relevante, oferecendo serviços relacionados a alimentos, mecânica, máquinas agrícolas e bebidas (Ferreira, 2021, apud Sobarzo, 2015).

³ O roteiro Caminho das Missões, em Santo Ângelo. O Farroupilha Colonial, em Farroupilha. O Caminho das Colônias, o Morro Malakoff e o Pinhal Alto, ambos em Novo Hamburgo. Os Caminhos da Colônia, em Canguçu. O Morro de Amores receptivo, em Morro Redondo. O Caminho do Corredor Ecológico da Quarta Colônia, em Santa Maria.

Segundo Ferreira (2021), no noroeste gaúcho ocorreu uma reorganização do espaço, em decorrência do modelo de modernização da agricultura e agroindústria desde 1980. No qual, municípios como Santo Ângelo atuam como polos de atração populacional, em um entorno que se esvazia. Portanto, a importância dessas cidades se dá, principalmente, pelos movimentos pendulares para trabalho e estudo, influenciando a dinâmica regional. Recentemente, surgiram setores alternativos como o turismo cultural, espiritual e o cicloturismo, com o objetivo de valorizar a identidade e o patrimônio local (Tobias *et al*, 2023).

4.1.1 Trilha dos Santos Mártires das Missões

A Trilha dos Santos Mártires das Missões começa na comunidade rural do Passo do Padre, a 24 km de São Nicolau e a 562 km de Porto Alegre, e atravessa os municípios de Caibaté, Pirapó, Rolador, Roque Gonzales e São Pedro do Butiá. Com cerca de 180 km de extensão, a trilha é oficialmente reconhecida pelo ICMBio como uma rota turística, podendo ser percorrida de bicicleta e outras modalidades, com uma estimativa de 7 dias para a conclusão e uma altitude máxima de 285 metros. Em julho de 2016, a trilha foi declarada de relevante interesse cultural para o Rio Grande do Sul e incluída no calendário oficial de eventos do estado.

4.2 Região Imediata de Caxias do Sul

De acordo com o censo de 2022, a cidade de Caxias do Sul tinha 463.501 habitantes, com uma densidade demográfica de 280,52 habitantes por quilômetro quadrado. Em 2021, o salário médio mensal era de 2,9 salários mínimos. A proporção de pessoas ocupadas em relação a população total era de 38,3%. E cerca de 22,9% da população consistia de domicílios com rendimentos mensais de até meio salário-mínimo por pessoa (IBGE Cidades, 2024).

Os roteiros Caminhos de Caravaggio, Cascatas e Montanhas, e Rota Romântica percorrem regiões do nordeste do Rio Grande do Sul, aproveitando a proximidade

da Serra, da capital e do litoral. A Rota Romântica é a mais extensa e cruza os outros roteiros, interligando-se quatro vezes com o Caminho de Caravaggio.

Além desses roteiros consolidados, a região de Caxias do Sul possui segmentos não oficiais com potencial para cicloturismo, como o Vale dos Vinhedos com estradas de terra entre vinícolas, a Rota do Sol que conecta o litoral à Serra, a Estrada do Sabor com paradas para degustação, a Estrada Velha do Rio do Rastro para ciclistas experientes, e o Caminho das Pedras, que explora a história e a arquitetura colonial da região.

4.2.1 Caminho de Caravaggio

Estabelecido em 2019, este caminho que se estende por 200 km conecta os santuários de Farroupilha e Canela, atravessando cinco municípios e alcançando até 860 m de altitude. O percurso é dividido em dez trechos diários variando entre 14,3 km e 24 km, sendo administrado pelo Consórcio Caminhos de Caravaggio, uma associação sem fins lucrativos que adota o conceito de slow tourism. Este modelo de turismo promove o desenvolvimento econômico e sociocultural das regiões percorridas, prevenindo a decadência das áreas rurais e incentivando a sustentabilidade. A combinação de turismo local e lento cria um modelo de desenvolvimento sustentável, alinhado aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) de 2015.

4.3 Região imediata de Taquara, Parobé, Igrejinha

Localizada na Região Intermediária de Porto Alegre, portanto também pertence à região metropolitana da capital. O nome faz referência às cidades ao oeste da delimitação da região imediata. Como o roteiro Cascatas e Montanhas está no leste, o enfoque será nos municípios Rolante e Riozinho, ambos no pé da Serra. São Francisco de Paula está (Região Imediata de Caxias) pelo qual se acessa os campos de cima da Serra.

De acordo com o censo de 2022, a cidade de Rolante tinha 21.253 habitantes, com uma densidade demográfica de 71,78 habitantes por quilômetro quadrado. Em 2021, o salário médio mensal era de 1,7 salários mínimos. A proporção de pessoas ocupadas

em relação a população total era de 38,54%. E cerca de 19,1% da população consistia de domicílios com rendimentos mensais de até meio salário-mínimo por pessoa (IBGE Cidades, 2024).

Enquanto a cidade de Riozinho tinha 4.473 habitantes, pelo censo de 2022, com uma densidade demográfica de 18,71 habitantes por quilômetro quadrado. Em 2021, o salário médio mensal era de 1,8 salários mínimos. A proporção de pessoas ocupadas em relação a população total era de 33,33%. E cerca de 22,6% da população consistia de domicílios com rendimentos mensais de até meio salário-mínimo por pessoa (IBGE Cidades, 2024).

Já a cidade de São Francisco de Paula tinha 21.893 habitantes, pelo censo de 2022, com uma densidade demográfica de 6,60 habitantes por quilômetro quadrado. Em 2021, o salário médio mensal era de 2,1 salários mínimos. A proporção de pessoas ocupadas em relação a população total era de 25,23%. E cerca de 30,1% da população consistia de domicílios com rendimentos mensais de até meio salário-mínimo por pessoa (IBGE Cidades, 2024).

Rolante, situada a cerca de 98 km de Porto Alegre, possui áreas planas e várzeas com abundância de água, utilizada em atividades como pecuária, hortaliças, piscicultura, indústrias, comércio e serviços. A parte urbanizada tem melhor infraestrutura e maior presença de imigrantes. As áreas acidentadas são dedicadas à agricultura familiar de subsistência e turismo rural, com infraestrutura dispersa e algumas moradias abandonadas. Rolante destaca-se pelo cicloturismo e é considerada referência no turismo de experiência, conforme o Mapa Estratégico Visão 2035 da Câmara Técnica de Turismo, Cultura e Lazer.

4.3.1 Roteiro cicloturístico Cascatas e Montanhas

O roteiro Cascatas e Montanhas, com 123 km, atravessa Rolante, Riozinho e São Francisco de Paula, a cerca de 100 km de Porto Alegre. Planejado para ser percorrido em 4 a 7 dias, foi o primeiro roteiro de cicloturismo formalizado no estado, criado em 2014. A Associação Amigos do Cascatas e Montanhas (AMICAM) é responsável

pela gestão e manutenção, com recursos provenientes de associados e vendas de produtos. O roteiro é parte da Trilha do Oiapoque ao Chuí e oferece um passaporte que garante um certificado de conclusão. A sinalização está presente a cada 5 km, informando a quilometragem, a altimetria e os números de emergência. Em 2021, o circuito completou sete anos, atraindo investimentos em turismo local, como eventos e capacitação de agências e mídias especializadas, promovidos pelo Departamento de Turismo de Rolante.

4.4 Região Imediata de Novo Hamburgo, São Leopoldo

De acordo com o censo de 2022, a cidade de São Leopoldo tinha 217.409 habitantes, com uma densidade demográfica de 2.110,58 habitantes por quilômetro quadrado. Em 2021, o salário médio mensal era de 3,2 salários-mínimos. A proporção de pessoas ocupadas em relação à população total era de 28,41%, e cerca de 28,4% da população consistia em domicílios com rendimentos mensais de até meio salário-mínimo por pessoa (IBGE Cidades, 2024).

A cidade de São Leopoldo é ponto de partida da Rota Romântica, e é reconhecida como o berço da colonização alemã no Brasil. Está situada há 34 km de Porto Alegre, dentro de sua região metropolitana. A cidade é conhecida pela indústria do calçado e possui o maior parque de exposições da região, recebendo eventos nacionais e internacionais. Além disso, preserva construções históricas da imigração alemã e um comércio calçadista significativo. São Leopoldo tem um amplo parque industrial, um setor comercial e de serviços desenvolvido, e instituições de ensino privadas que contribuem para os recursos urbanos, como espaços para eventos, pontos turísticos consolidados e uma crescente rede hoteleira.

O segundo município é Novo Hamburgo, de acordo com o censo de 2022, a cidade tinha 227.646 habitantes, com uma densidade demográfica de 1.022,96 habitantes por quilômetro quadrado. Em 2021, o salário médio mensal era de 2,5 salários-mínimos. A proporção de pessoas ocupadas em relação à população total era

de 36,75%, e cerca de 26,5% da população consistia em domicílios com rendimentos mensais de até meio salário-mínimo por pessoa (IBGE Cidades, 2024).

Os municípios vizinhos são reconhecidos pela produção de couro e pela forte influência das culturas alemã e japonesa. A floricultura é especialmente atribuída à influência japonesa e desempenha um papel importante no turismo, complementada por um extenso calendário de eventos. Cidades como Presidente Lucena e São Francisco de Paula possuem origens ligadas ao fluxo dos tropeiros e dos indígenas, e tem relevância na Rota Romântica. A topografia de morros e vales favorece o turismo ecológico, rural e de aventura, oferecendo diversidade de fauna, flora e serviços aos visitantes.

4.4.1 Rota Romântica

É um roteiro autoguiado que interliga 14 cidades: Nova Petrópolis, Picada Café, Linha Nova, Presidente Lucena, Ivoti, Estância Velha, Novo Hamburgo, São Leopoldo, Dois Irmãos, Morro Reuter, Santa Maria do Herval, Gramado, Canela e São Francisco de Paula. Com um total de 355 km, o percurso é recomendado para ser completado em 7 a 9 dias, começando na sede da rota em Nova Petrópolis. O guia do percurso e o passaporte podem ser obtidos online ou nos pontos de apoio. A sinalização inclui placas interpretativas com informações técnicas, setas amarelas grandes com pontos de interesse e de apoio, e a Folha de Plátano pintada em postes para reforçar a direção correta.

4.5 Região Imediata de Santa Maria

Está localizada na Região Intermediária de Santa Maria. De acordo com o censo de 2022, a cidade de Santa Maria tinha 271.735 habitantes, com uma densidade demográfica de 152,64 habitantes por quilômetro quadrado. Em 2021, o salário médio mensal era de 3,2 salários-mínimos. A proporção de pessoas ocupadas em relação a população total era de 28,47%. E cerca de 30,5% da população consistia de domicílios com rendimentos mensais de até meio salário mínimo por pessoa (IBGE Cidades, 2024).

A área em questão é uma zona de transição geomorfológica entre planalto e planície, destacando-se pelos biomas Mata Atlântica e Pampa. Com potencial turístico

significativo, enriquecido pela história da imigração, a região proporciona uma experiência única aos visitantes. A cidade-sede, localizada a 290 km da capital, é central na região e acessível pelas rodovias BR-158, 287, 392 e RSC-287. Possui infraestrutura de comércio, serviços, entretenimento, lazer e um aeroporto em expansão. A região também inclui o Corredor Ecológico da Quarta Colônia, uma trilha de longo curso ainda em fase de implantação (30% concluída).

4.5.1 Circuito Coração do Rio Grande

O Circuito Cicloturístico Coração do Rio Grande é um percurso autoguiado de aproximadamente 160 km, com desvios opcionais que elevam a extensão para 200 km. A conclusão do percurso é recomendada em quatro dias. A maior entidade representativa de ciclistas na cidade, constituída sem fins lucrativos em 2014, administra o circuito, patrocinado pela Cooperativa Sicredi Região Central. O circuito visa fomentar a integração regional, estimular a economia local e promover a bicicleta como transporte sustentável, adotando os princípios éticos do Leave No Trace® para turismo responsável.

As infraestruturas incluem um site dedicado, um guia detalhado e divulgação via mídias sociais, com uma plataforma para avaliações e feedback dos cicloviantes. Em colaboração com a Emater/RS, estão sendo instaladas sinalizações permanentes e o programa “Empreendimentos Amigos do Ciclista” para qualificar e envolver a comunidade. Estabelecimentos aptos recebem uma placa de identificação e são incluídos no guia do circuito.

4.6 Região Imediata de Santa Cruz

Está localizada na Região Intermediária de Santa Cruz. De acordo com o censo de 2022, a cidade de Santa Cruz tinha 133.230 habitantes, com uma densidade demográfica de 181,64 habitantes por quilômetro quadrado. Em 2021, o salário médio mensal era de 2,7 salários-mínimos. A proporção de pessoas ocupadas em relação a população total

era de 39,97%, e cerca de 23,2% da população consistia de domicílios com rendimentos mensais de até meio salário mínimo por pessoa (IBGE Cidades, 2024).

A região imediata de Santa Cruz está localizada em uma zona de transição geomorfológica entre o planalto e a depressão central, com os biomas Mata Atlântica e Pampa. Esta área, situada ao nordeste do Estado, é conhecida por roteiros turísticos como Coração do Rio Grande, Caminho do Pomerano e Via Ecológica Serra dos Tapes. A economia local é dominada pela produção de fumo, conferindo à região o título de capital mundial do fumo, e inclui culturas como milho, criação de aves, suínos, gado leiteiro e horticultura.

A região apresenta contrastes econômicos, com crescimento de condomínios de alto padrão ao norte e ocupação irregular em áreas de risco. Destaca-se pelo potencial turístico, com eventos alemães e festivais de arte amadora, além de uma infraestrutura de hospedagem e rede cicloviária que atraem cicloturistas. A Associação de Turismo da Região do Vale do Rio Pardo (Aturvarp) promove o turismo local com foco em aventura e gastronomia, mapeando pontos turísticos e oferecendo experiências únicas. Cidades menores preservam características arquitetônicas alemãs e culinária típica.

4.6.1 Raízes Coloniais

O roteiro Raízes Coloniais, estabelecido em 2022, inicia e termina em Santa Cruz do Sul, com uma extensão de 298 km e uma duração de aproximadamente cinco dias. O circuito visa apoiar famílias rurais no desenvolvimento do turismo de base comunitária e integrar agricultores familiares ao setor de ecoturismo. A iniciativa, surgida em resposta à pandemia, é uma colaboração entre Santa Ciclismo, Emater/RS e a Associação de Turismo da Região do Vale do Rio Pardo (ATURVARP).

O percurso conta com sinalização física e estruturas naturais como suporte adicional. O site oficial oferece materiais de apoio aos ciclistas, e pontos de apoio, chamados "Ponto Amigo do Ciclista", oferecem serviços como abastecimento, alimentação, hospedagem e carimbos para o passaporte ciclístico. Os

empreendimentos são capacitados em práticas sustentáveis e gestão econômica (Raízes Coloniais, 2024).

4.7 Região Imediata de Pelotas

Localizada na Região Intermediária de Pelotas. De acordo com o censo de 2022, a cidade de Rolante tinha 325.685 habitantes, com uma densidade demográfica de 202,44 habitantes por quilômetro quadrado. Em 2021, o salário médio mensal era de 2,8 salários-mínimos. A proporção de pessoas ocupadas em relação a população total era de 23,98%, e cerca de 31,9% da população consistia de domicílios com rendimentos mensais de até meio salário-mínimo por pessoa (IBGE Cidades, 2024).

A região em estudo localiza-se entre a serra e a planície litorânea, representando uma zona de transição em relevo, clima, biodiversidade e histórico de povoamento. O desenvolvimento turístico é recente, com um processo contínuo de criação de rotas e pontos turísticos.

Historicamente, a colonização dividiu a área em latifúndios montanhosos e planos, refletindo diferenças na produção agrícola: a serra era dedicada às pequenas propriedades europeias, e a planície dominada por grandes propriedades luso-brasileiras. Hoje, a serra foca no cultivo de milho, batata e hortaliças, enquanto a planície é voltada para o cultivo de arroz e gado em Pelotas.

O Caminho do Pomerano é um roteiro cultural e turístico reconhecido em 2019 pela Lei nº 15.421, que visa promover e investir no desenvolvimento do circuito. A diversificação produtiva, apoiada por feiras de produtos agroecológicos, e a atuação da ****Associação Rural de Produtores Agroecológicos da Região Sul (ARPA-SUL)**** são essenciais para o turismo rural e a agroecologia, organizando eventos e interagindo com o público (Cardoso; Karam; Santos, 2016).

4.7.1 Caminho do Pomerano

Foi estabelecido em 2018 e oferece três percursos autoguiados com distâncias de 48 km, 68 km e 98 km, com altimetrias de 402m, 803 m e 1.296 m, respectivamente.

Os trajetos são sinalizados com totens e setas coloridas representando a Pomerânia, região do Mar Báltico com uma rica história de imigração. O circuito, iniciado como turismo rural em 2005 e adaptado para cicloturismo em 2018, começa na foz do arroio São Lourenço e pode ser explorado em cerca de três dias. A agência local Maria Faceira oferece pacotes de viagem, e o roteiro resgata e valoriza a imigração pomerana e os aspectos ambientais e culturais da região (Ciclotur, 2019).

4.7.2 Via Ecológica Serra dos Tapes

Foi estabelecido em 2018, abrange um percurso de 115 km com 2.800 m de altimetria, originado de eventos de cicloturismo em Pelotas. O projeto, organizado pelo Movimento de Ciclo Cidadania Pedal Curticeira e Embrapa Clima Temperado com apoio da Arpasul, foca na estruturação de serviços turísticos agroecológicos, promovendo a produção sustentável de alimentos para mercados urbanos e feiras (Cardoso; Karam; Santos, 2016).

O roteiro oferece uma experiência de ecoturismo e turismo de aventura, destacando sistemas agroflorestais e produtos orgânicos regionais. Apesar de uma sinalização eficaz, a falta de terminais de acesso e rede cicloviária até o ponto inicial em Pelotas, distante 24 km do centro urbano, são desafios notados. O projeto busca engajar pequenos agricultores através de capacitação e infraestrutura, com suporte do Sebrae e participação em fóruns acadêmicos para integrar o cicloturismo com práticas de agroecologia e desenvolvimento local sustentável (Saldanha, 2022).

5 POTENCIALIDADES E ENTRAVES DA ATIVIDADE DO CICLOTURISMO RURAL NO RIO GRANDE DO SUL

Esse capítulo visa complementar a análise iniciada no capítulo anterior, a respeito da distribuição dos roteiros de cicloturismo no Rio Grande do Sul. Os parâmetros usados nesta análise foram governança, infraestrutura básica, engajamento civil e

desenvolvimento rural, baseados na obra de Saldanha *et al*(2021), como explicitados na Tabela 1, no capítulo 2.

No item 5.1, foram listadas as potencialidades nos roteiros anteriormente apresentados. Do mesmo modo, no item 5.2, foram feitas algumas considerações sobre os entraves encontrados, que dificultam o desenvolvimento local de comunidades rurais que estão investindo no cicloturismo.

5.1 Potencialidades

As informações coletadas sobre os roteiros foram distribuídas entre os parâmetros indicadas no Quadro 2 através da cor vermelha para a ausência de registro relacionado a este parâmetro ou pouca influência. E através da cor verde e o caractere "X" para a presença representativa dessa informação no roteiro.

Quadro 2 – Identificação dos parâmetros de políticas ciclo inclusivas e os objetivos do desenvolvimento sustentável nos roteiros consolidados

| Roteiro | Governança | Infraestrutura | Engajamento Civil | Desenvolvimento Rural |
|--|------------|----------------|-------------------|-----------------------|
| Trilha dos Santos Mártires das Missões | | | X | |
| Caminho de Caravaggio | | X | X | X |
| Cascatas e Montanhas | X | X | | |
| Rota Romântica | | X | | |
| Coração do Rio Grande | X | X | X | X |
| Raízes Coloniais | X | X | X | X |
| Caminho do Pomerano | X | X | | X |
| Via Ecológica Serra dos Tapes | | | X | X |

Elaboração: Autor (2024)

A Região Imediata de Santo Ângelo e São Luiz Gonzaga é percorrida pelo roteiro Trilha dos Santos Mártires das Missões. O potencial deste roteiro reside no engajamento civil, com a participação ativa de pessoas envolvidas, direta ou indiretamente, no roteiro. Há esforços para a sinalização, formalizados por 57 instituições e busca por reconhecimento por meio de lei, além do impulso à revitalização do patrimônio histórico (Trilha dos Santos Mártires das Missões, 2024).

A Região Imediata de Caxias do Sul abrange os roteiros Caminhos de Caravaggio, Cascatas e Montanhas, e Rota Romântica. O primeiro possui infraestrutura básica de apoio, incluindo hospedagem, alimentação e manutenção, distribuída de forma satisfatória e divulgada no site oficial. O engajamento civil se reflete na participação da comunidade na manutenção do roteiro e no atendimento nos pontos de apoio, caminhando rumo à autossustentabilidade (Caminhos de Caravaggio, 2024).

A Região Imediata de Taquara, Parobé e Igrejinha é percorrida pelo roteiro Cascatas e Montanhas, com governança a cargo da Prefeitura de Rolante. A divulgação do destino é considerável, com presença em feiras de turismo, mídias e eventos recreativos. A sinalização é eficaz, com ampla informação nos sites oficiais e relacionados, incluindo recursos como passaporte e lista de pontos de apoio ao cicloviajante (Cascatas e Montanhas, 2024).

Na Região Imediata de Novo Hamburgo e São Leopoldo, encontra-se a Rota Romântica, com infraestrutura sólida e sinalização bem distribuída. O site oficial oferece detalhes logísticos, o manual de navegação e informações sobre pontos de apoio (Rota Romântica, 2024).

Já na Região Imediata de Santa Maria, o roteiro Circuito Coração do Rio Grande é governado pela articulação dos moradores locais, com apoio de patrocínios particulares e institucionais, como a Sicredi e a Embrapa. A infraestrutura é marcada por sinalização adequada e pontos de apoio, enquanto o engajamento civil e o desenvolvimento rural priorizam abordagens ambientalmente sustentáveis e integrativas (Circuito Cicloturístico Coração do Rio Grande, 2024).

A Região Imediata de Santa Cruz é percorrida pelo roteiro Raízes Coloniais, com governança estruturada por parcerias público-privadas entre clubes de ciclismo, associações locais, instituições rurais e educacionais, além de patrocínios. A infraestrutura inclui sinalização e descrição dos pontos de apoio, enquanto o engajamento civil e o desenvolvimento rural buscam capacitar a comunidade para o beneficiamento dos empreendimentos e atividades locais (Raízes Coloniais, 2024).

Em Pelotas encontram-se dois roteiros: o Caminho do Pomerano, com ferramentas de governança integradas ao município por meio de leis, sinalização física e informações disponíveis nos sites institucionais (Caminho do Pomerano, 2024). E a Via Ecológica Serra dos Tapes possui infraestrutura básica com boa sinalização física, e o engajamento civil é promovido por grupos de ciclismo urbano, associações locais e patrocínios privados (Via Ecológica Serra dos Tapes, 2024).

Em síntese, os roteiros cicloturísticos dessas regiões se beneficiam do engajamento da comunidade, esforços de governança para estruturação e promoção dos trajetos, além do desenvolvimento rural como um eixo central para a sustentabilidade e atração de visitantes.

5.2 Entraves

Dois contextos relevantes emergem no estudo dos roteiros cicloturísticos. No primeiro, observa-se uma diminuição da presença da esfera pública, incluindo prefeituras e instituições afins, com a responsabilidade sendo, predominantemente, assumida pelo engajamento civil, que se encarrega de suprir e sustentar suas próprias demandas. No segundo contexto, a esfera pública exerce um papel mais ativo em comparação ao engajamento civil.

Ao sintetizar os roteiros consolidados identificados neste trabalho sob a perspectiva de políticas ciclos inclusivas e dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável, trazidos por Saldanha *et al.* (2021), destaca-se a ausência parcial ou completa de todos os níveis de governo na maioria dos roteiros, bem como a escassez de dados referentes ao cumprimento das diretrizes e normas para o uso do solo, preservação dos recursos naturais e patrimônio nos pontos turísticos e ao longo dos roteiros.

Embora o engajamento das comunidades locais seja frequente, ele ainda é centrado em servir aos cicloviantes, evidenciado pelas capacitações de serviço e certificação dos empreendimentos. Em poucos roteiros, as associações locais ou moradores desempenham um papel ativo e participativo na gestão da rota.

A narrativa apresentada frequentemente limita-se a uma parte específica da população, negligenciando a diversidade cultural e étnica, particularmente dos povos originários e marginalizados, como os indígenas. Há apenas uma menção à contribuição histórico-cultural dos negros e quilombolas. Embora o processo de colonização europeia tenha sido significativo para o estado, é importante reconhecer que os imigrantes não foram os únicos agentes desse processo.

O investimento em infraestruturas por parte das governanças é escasso, especialmente em modalidades de transporte, tráfego, terminais e mobilidade ativa, agravando os problemas sociais regionais. A falta de investimento e coordenação pública resulta em roteiros largamente dependentes do voluntariado, comprometendo a qualidade do cicloturismo e sujeitando-o à influência da iniciativa privada, por meio de empresas que oferecem pacotes de roteiros pagos.

Não há menção à satisfação da comunidade com os roteiros. A coleta de dados sobre os cicloviantes para compreender e melhorar os serviços e estruturas é escassa ou inexistente. Além disso, não são abordadas as estratégias de gestão de energia, água e resíduos, elementos que também estão ligados à sazonalidade do turismo e à capacidade de carga de uma região rural (Saldanha *et al.*, 2021).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No Rio Grande do Sul muitas pequenas propriedades rurais resultam do parcelamento de lotes destinados a imigrantes durante a colonização. O turismo rural, como atividade econômica e de lazer, utiliza a história e geografia dessas áreas, promovendo a paisagem como atrativo e difundindo um novo estilo de vida na zona rural. Para que essa atividade tenha um impacto social significativo é crucial integrar a participação da sociedade civil com a gestão municipal, estadual e nacional, priorizando um planejamento inclusivo que abranja todas as etnias e povos que contribuíram para a formação do estado.

Destinos turísticos na Serra Gaúcha foram geograficamente favorecidos, resultando em um desenvolvimento concentrado ao longo do eixo Porto Alegre-

Serra. Atualmente, há um turismo consolidado que explora diversos nichos, como o cicloturismo, com infraestrutura e esfera pública multinível mais desenvolvidas. No entanto, ainda há uma abordagem limitada no turismo rural e centrada no atendimento ao viajante. Em contraste, regiões como o noroeste, as Missões, o sudeste (Santa Cruz) e o sul apresentam menor participação da esfera pública e maior engajamento civil, mas necessitam de infraestrutura para promover o desenvolvimento rural, algo que organizações voluntárias não podem fornecer. A presença das esferas públicas é essencial, através do planejamento regional e do investimento descentralizado.

Nas fontes consultadas, em especial as institucionais, há uma indistinção das motivações para uso da bicicleta. Inserindo no cicloturismo outras atividades como ciclismo de estrada, ciclismo Mountain Bike ou deslocamentos com duração menor de 24 horas. Esta pesquisa identificou dezessete roteiros associados ao uso de bicicleta, mas apenas nove apresentaram dados mínimos para classificá-los, como roteiros de cicloturismo, sejam eles exclusivos ou não. As demandas e motivações dos praticantes de qualquer modalidade são diferentes, bem como a necessidade de infraestrutura local/regional.

Um cicloviajante demanda uma infraestrutura de estadia, alimentação, mecânica e equipamentos, entre outros itens de sobrevivência em uma viagem de média a longa duração. Enquanto um ciclista majoritariamente faz o deslocamento próximo de sua área de moradia, pouco demandando os serviços locais. No sentido logístico, a mobilidade ativa no entorno turístico tem menos atratividade e engajamento quando os cicloviajantes não conseguem acessar as cidades e ainda menos suas respectivas áreas rurais. Ocorre quando os terminais de acesso como estradas, rodoviárias e ônibus intermunicipais e interestaduais não estão adaptados para o uso de bicicletas. Como a ausência de ciclovias ou acostamento em boas condições, falta de padronização no transporte de bicicletas nos bagageiros, etc.

A ausência de mediação governamental prejudica o desenvolvimento rural, favorecendo especulações e comprometendo a qualidade de vida, além de perpetuar problemas entre áreas rurais e urbanas. A pesquisa aborda a manifestação do

cicloturismo no estado do Rio Grande do Sul, seu potencial e entraves, identificando oito roteiros consolidados de cicloturismo em diferentes regiões, com ausência de roteiros oficiais na parte norte do estado. A comparação desses roteiros com a literatura sobre cicloturismo, especialmente com os estudos de Saldanha *et al.* (2019, 2021), revelou o amplo potencial do Rio Grande do Sul no cicloturismo, associado aos segmentos de turismo rural e turismo de aventura, desde que superados os entraves mencionados.

Assim, entende-se que o cicloturismo está se estabelecendo no Rio Grande do Sul, com reconhecimento nacional de seus potenciais, longe de estar limitado à Região de Caxias. Podendo incentivar os governos de outras regiões do estado a considerarem essa atividade como uma alternativa socioeconomicamente sustentável. Longe de ser um tema acadêmico esgotado, o cicloturismo em áreas rurais requer contribuições coletivas e é um assunto multidisciplinar. Nesse sentido, o autor espera continuar sua pesquisa na área, integrando-a cada vez mais com a geografia e aprofundando seu conhecimento por meio de estudos de caso para compreender as especificidades dos roteiros de cicloturismo em áreas rurais do Rio Grande do Sul.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, J. A.; SOUZA, M. (org.). **Turismo Rural**: patrimônio, cultura e legislação. Santa Maria, RS: Ed. FACOS-UFSM, 2006.

ARAUJO, Q.; WATANABE, C.; TEIXEIRA, S.; GRAMACHO, R. et al **Turismo no Espaço Rural - Trilha Interpretativa da Agricultura Familiar no Rio do Engenho**. Ilhéus: MAPA/Ceplac, 2017, 70p,

ASSOCIAÇÃO DE TURISMO DA REGIÃO DO VALE DO RIO PARDO (ATURVARP). c2017-2025. Disponível em: <http://www.aturvarp.com.br>. Acesso em: 5 jan. 2024.

BUSARELLO, M. T. B.; REIS, C. Circuito de cicloturismo e transformações territoriais no Médio Vale do Itajaí/SC (2006/2018). **Revista Brasileira de Planejamento e Desenvolvimento**, v. 12, n. 1, p. 106-, jan. 2023.

CAMINHO POMERANO. Disponível em: <https://caminhopomerano.com.br>. Acesso em: 29 fev. 2024.

CAMINHOS DE CARAVAGGIO. Disponível em: <https://caminhosdecaravaggio.org/turismo-do-caminho/>. Acesso em: 5 jan. 2024.

CARDOSO, J. H.; KARAM, L. D. M.; SANTOS, J. S. Boletim de Pesquisa e Desenvolvimento 244. **Cicloturismo e Agroecologia: Vetores para a Sustentabilidade Territorial.**, Pelotas, Embrapa Clima Temperado, 2016, 26p.

CASCATAS E MONTANHAS. Disponível em: <http://cascatasemontanhas.com.br>. Acesso em: 29 fev. 2024.

CICLOTUR. **Circuito de Cicloturismo do Caminho Pomerano é realidade.** 2019. Disponível em: <https://ciclotur.com.br/cicloturismo/circuito-de-cicloturismo-do-caminho-pomerano-erealidade/>. Acesso em: 5 jan. 2024.

CIRCUITO CICLOTURISTICO CORAÇÃO DO RIO GRANDE. Disponível em: <https://www.circuitocoracaodoriogrande.com.br>. Acesso em: 5 jan. 2024.

FERREIRA, L.R. **Região intermediária de Ijuí/RS: redes urbanas, policentrismo e urbanização policêntrica.** In: XIV Encontro Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia, 2021.

GLOBO. **MG, SP e RS puxam expansão do Turismo Rural e Hotéis Fazenda.** 2024. Disponível em: <https://valor.globo.com/patrocinado/dino/noticia/2024/02/01/mg-sp-ers-puxam-expansao-do-turismo-rural-e-hoteis-fazenda.ghtml>. Acesso em: 4 fev. 2024.

IBGE. **Proposta metodológica para classificação dos espaços do rural, do urbano e da Natureza no Brasil.** Rio de Janeiro: 2023IBGE Cidades. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br>. Acesso em: 29 fev. 2024.

IBGE . Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias. Rio de Janeiro:2017.

KLEIN, Â.; RODRIGUES, R. G.; SOUZA, M. de; . **Turismo rural: conceitos, tipologias e funções.** 2019.

RAÍZES COLONIAIS. **Circuito de cicloturismo Raízes Coloniais.** Disponível em: <https://www.circuitoraizescoloniais.com>. Acesso em: 5 jan. 2024.

REVISTA BICICLETA. **Conferência de Cicloturismo do Vale Europeu integra governança, estratégia e inovação em evento regional.** 2023. Disponível em: <https://revistabicicleta.com/cicloturismo/conferencia-de-cicloturismo-do-vale-europeu-integra-governanca-estrategia-e-inovacao-em-evento-regional>. Acesso em: 5 fev. 2025.

ROTA ROMÂNTICA. **Circuito Cicloturismo Rota Romântica.** Disponível em: <https://www.circuitocicloturismo.rotaromantica.com.br/>. Acesso em: 5 jan. 2024.

SALDANHA, L.; FRAGA, C.; BALASSIANO, R. 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, dez. 2021.

SALDANHA, L. E. da C. **Análise dos padrões de governança de rotas de cicloturismo no Brasil**. 2022. Tese de Doutorado (Programa de Engenharia de Transportes.) – Universidade Federal do Rio de Janeiro/COPPE, Rio de Janeiro, 2022.

SOUSA, R. O. C.; CARVALHO, K. D. Cicloturismo como promotor do desenvolvimento de áreas rurais: possibilidades na região do Baixo Parnaíba Maranhense. **Turismo - Visão e Ação**, v. 23, n. 2, p. 329–349, jun. 2021.

SOUZA, M. de; ELESBÃO, I. **Turismo rural: iniciativas e inovações**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2011.

TELLES, M. K. Vale do Rio Pardo tem 44 destinos turísticos para visitar no verão. **Expansão**, 12 jan. 2024. Disponível em: <https://expansao.co/vale-do-rio-pardo-tem-44-destinos-turisticos-para-visitar-no-verao/>. Acesso em: 20 jan. 2024.

TRILHA DOS SANTOS MÁRTIRES DAS MISSÕES. Disponível em: <http://www.trilhadosantostmartires.com.br>. Acesso em: 29 fev. 2024.

TOBIAS, C. M.; ANES, C. E. R.; DE MIRANDA, A. M. **Aspectos do desenvolvimento sustentável na Trilha dos Santos Mártires das Missões/RS**. 2023.

TULIK, O. **Turismo rural**. São Paulo: 2003.

VIA ECOLÓGICA SERRA DOS TAPES. Disponível em: <https://www.serradostapes.com.br/blog/>. Acesso em: 29 fev. 2024.

Contribuições de autoria

1 – Gabriela Bitencourt Alves

Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Graduada em Geografia

<https://orcid.org/0009-0007-5389-5329> • gabrielabitencourt2011@hotmail.com

Contribuição: Conceituação, validação, análise formal, investigação, escrita - primeira redação

2 – Michele Lindner

Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Doutora em Geografia

<https://orcid.org/0000-0002-1823-0811> • michele.lindner@ufrgs.br

Contribuição: Metodologia, supervisão, administração do projeto, escrita - revisão e edição

Como citar este artigo

ALVES, G.B.; LINDNER, Michele. O cicloturismo rural no Rio Grande do Sul/Brasil: potencialidades e entraves à atividade turística. **Geografia Ensino & Pesquisa**, Santa Maria, v. 29, e88588, 2025. Disponível em: 10.5902/2236499488588. Acesso em: dia mês abreviado. ano.