

Labpoliter (CNPQ-UNIPAMPA)

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM POLÍTICAS PÚBLICAS
(PPGPP-UNIPAMPA) -
MESTRADO E DOUTORADO PROFISSIONAL
Grupo de pesquisa - Labpoliter (CNPQ/UNIPAMPA)**

COLEÇÃO - POLICY PAPERS

**ROTA CICLO TURÍSTICA SÃO BORJA/RS – ITAQUI/RS: INTEGRAÇÃO
REGIONAL E TURISMO SUSTENTÁVEL**

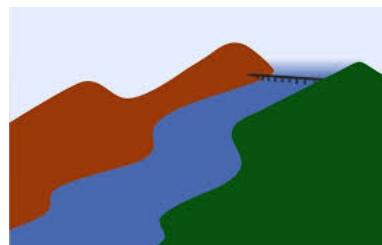
Álvaro Roque de Carvalho Luiz
Bruno dos Santos Lindemayer
Muriel Pinto

Policy Paper, nº1

**São Borja-RS
Junho de 2026**

Copyright PPGPP-UNIPAMPA. Todos os direitos reservados.

É proibida a reprodução parcial ou integral do conteúdo deste documento por qualquer meio de distribuição, digital ou impresso, sem a expressa autorização do PPGPP-UNIPAMPA ou de seu autor. A reprodução para fins didáticos é permitida observando-se a citação completa do documento.



Labpoliter (CNPQ-UNIPAMPA)

ROTA CICLO TURÍSTICA SÃO BORJA – ITAQUI: INTEGRAÇÃO REGIONAL E TURISMO SUSTENTÁVEL

Álvaro Roque de Carvalho Luiz
Bruno dos Santos Lindemayer
Muriel Pinto

Álvaro Roque de Carvalho Luiz

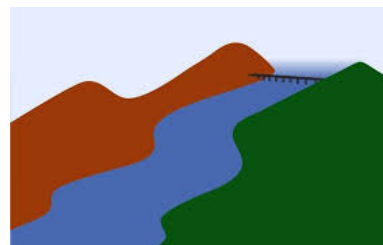
Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas (PPGPP-UNIPAMPA)
Rua Monsenhor Patrício Petit Jean, 3295, CEP: 97670-000, São Borja, RS - Brasil
alvaroluiz.aluno@unipampa.edu.br

Bruno dos Santos Lindemayer

Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas (PPGPP-UNIPAMPA)
Rua Monsenhor Patrício Petit Jean, 3295, CEP: 97670-000, São Borja, RS - Brasil
brunolindemayer.aluno@unipampa.edu.br

Muriel Pinto

Professor Permanente do Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas (PPGPP-UNIPAMPA)
Rua Monsenhor Patrício Petit Jean, 3295, CEP: 97670-000, São Borja, RS - Brasil
murielpinto@unipampa.edu.br



Labpoliter (CNPQ-UNIPAMPA)

ROTA CICLO TURÍSTICA SÃO BORJA – ITAQUI: INTEGRAÇÃO REGIONAL E TURISMO SUSTENTÁVEL

Álvaro Roque de Carvalho Luiz
Bruno dos Santos Lindemayer
Muriel Pinto

Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas (PPGPP-UNIPAMPA) -
Mestrado e Doutorado Profissional

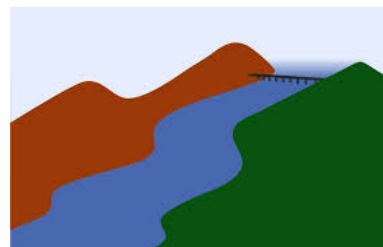
SUMÁRIO EXECUTIVO

Propõe-se a criação e implementação da **Rota Ciclo-Turística São Borja-RS–Itaqui-RS**, conectando os dois municípios por meio de um corredor de turismo sustentável ciclável, articulado territorialmente com participação de instituições públicas, sociedade civil organizada, empreendedores locais e *trade* turístico. A política territorial visa estimular integração regional, desenvolvimento econômico, valorização cultural e promoção da mobilidade ativa, tendo o cicloturismo como vetor para geração de renda, ampliação da circulação de visitantes e fortalecimento do turismo de natureza, histórico-cultural e rural. A proposta orienta-se pelo planejamento territorial participativo e recomenda diretrizes para infraestrutura cicloviária, sinalização turística, governança interfederativa e políticas de fomento ao empreendedorismo, consolidando um produto turístico sustentável com potencial de inserção nacional e no Mercosul.

RESUMO

O presente Policy Paper foi elaborado no Componente curricular Análise Socioeconômica de Territórios fronteiriços, vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas (PPGPP-UNIPAMPA). O devido estudo técnico analisa os desafios e oportunidades para criação da Rota Ciclo-Turística São Borja–Itaqui, propondo-a como política pública estratégica de integração regional. Identifica-se como problema central a inexistência de infraestrutura ciclável contínua entre os municípios, limitando o potencial turístico, o fluxo de visitantes e a geração de renda local. Com base em referenciais de análise de políticas públicas, estudos regionais sobre cicloturismo e diagnósticos socioeconômicos, são apresentadas recomendações estruturantes para implementação da rota, incluindo:

Policy Paper, nº1, junho/ 2026 - ROTA CICLO TURÍSTICA SÃO BORJA/RS – ITAQUI/RS: INTEGRAÇÃO REGIONAL E TURISMO SUSTENTÁVEL



Labpoliter (CNPQ-UNIPAMPA)

sinalização, paraciclos, pontos de apoio, governança, participação popular, mecanismos de fomento, marketing territorial e monitoramento.

1. DELIMITAÇÃO DO PROBLEMA PÚBLICO E DINÂMICAS SOCIOTERRITORIAIS E ECONÔMICAS MUNICIPAIS

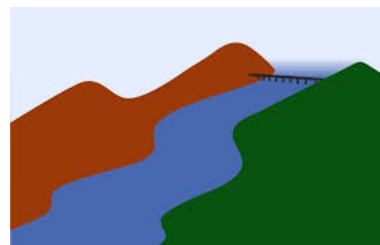
Podemos analisar o conceito de cicloturismo a partir do estudo de Soares (2010) *apud* Deus (2010), que apresenta cicloturismo como modalidade de viagem turística, usando a bicicleta como meio de transporte geralmente em estradas secundárias e caminhos de interior, vivenciando o trajeto, se relacionando com as pessoas. Ainda tratando-se da definição, trazemos o conceito de Schetino *apud* Sousa (2006), no qual o cicloturismo compreende qualquer viagem ou passeio turístico no qual se utilize a bicicleta como meio de transporte. Deus (2023) cita que o cicloturismo pode ser considerado atividade que permite aos praticantes vivenciar os trajetos na bicicleta, construindo experiências e estimulando necessidades físicas e mentais.

Atualmente, como um problema principal, não existe uma rota estruturada de cicloturismo entre São Borja-RS e Itaqui-RS, o que reduz a competitividade turística regional, impede o aproveitamento do patrimônio natural e histórico existente e limita oportunidades econômicas para empreendedores locais.

A falta de infraestrutura se torna um impacto territorial com agravante negativo, sendo ela inexistente ou fragmentada, ocasionando o baixo fluxo turístico e pouca atividade para cicloturistas.

Os municípios de São Borja e Itaqui possuindo uma economia regional majoritariamente dependente da agropecuária, ocasiona uma diversificação econômica muito baixa e com a perda de potenciais visitantes e turistas. Observa-se, também, apesar de o recorte territorial se tratar de duas cidades na faixa de fronteira, separadas territorialmente entre si, não se observa essa coesão regional, tornando o encadeamento de políticas públicas consorciadas fragilizadas.

Destarte, pode-se observar em suas particularidades territoriais e fronteiriças grandes potenciais turísticos de forma ampla, como a grande extensão rural, a proximidade do Rio



Labpoliter (CNPQ-UNIPAMPA)

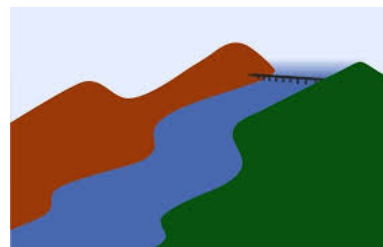
Uruguai e seus cais, o turismo de vultos políticos, patrimônios culturais jesuíticos e museológicos, locais de simbólico embate militar, trajeto dentro da rota do MERCOSUL, vinícolas, o bioma pampa, com um alto potencial ainda não transformado em produto turístico. Estas particularidades estão diretamente ligadas ao cicloturismo, locais em que podem ser aproveitados na inserção de uma agente pública em conjunto com as Secretarias Municipais e Estadual de Turismo, COREDE-FO - Conselhos Regional de Desenvolvimento da Fronteira, associações de ciclistas e a comunidade organizada.

2. APRESENTAÇÃO DA POLÍTICA PÚBLICA COM BASE TERRITORIAL

Tal observação de cenário gerará uma oportunidade de intervenção pública na criação de uma rota que permite conectar ativos territoriais já existentes (paisagem, memória histórica, cultura missioneira, ruralidade, belezas naturais) e transformá-los em **produto turístico estruturado**, capaz de gerar emprego, renda e identidade regional.

O município de Itaqui-RS, 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, fato que 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, contribuindo para o crescimento e consolidação destas práticas, como o 1º Desbravando Itaqui com



Labpoliter (CNPQ-UNIPAMPA)

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.

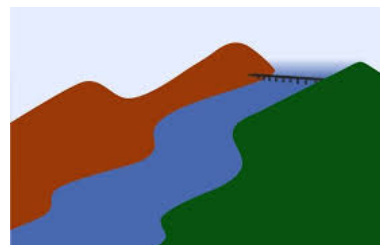
Estes eventos não só colaboram para o estímulo da participação da população local, como também para a participação de diversos grupos ou pessoas de outras cidades e regiões. Logo, a criação estratégica de rotas de cicloturismo pode potencializar as ações já iniciadas e desencadear uma política pública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

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 vem sendo demarcados e amplamente difundidos, além de empresas especializadas em conduzir ciclistas por estas rotas (Silva, 2024).

Com uma infraestrutura inexistente, os municípios enfrentam 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 as cidades, pois segundo Frey (2022), considerar os problemas como uma oportunidade de melhoria, que uma vez identificadas e definidas, podem pôr em marcha a ação do poder público. Sendo assim, buscar-se-á analisar a sua viabilidade de uma construção de uma política pública para as ciclorrotas, e para isto é possível se basear no estudo de Sousa (2021), que buscou compreender a dinâmica do turismo rural, identificar os sentidos e significados do cicloturismo, e 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.

Policy Paper, nº1, junho/ 2026 - ROTA CICLO TURÍSTICA SÃO BORJA/RS – ITAQUI/RS: INTEGRAÇÃO REGIONAL E TURISMO SUSTENTÁVEL



Labpoliter (CNPQ-UNIPAMPA)

A Proposta objetiva Implementar a Rota Ciclo-Turística São Borja–Itaqui como política pública regional, estruturada em três eixos: Infraestrutura e apoio ao visitante, governança e participação social, e desenvolvimento econômico e promoção turística.

Eixo 1 — Infraestrutura e apoio ao visitante

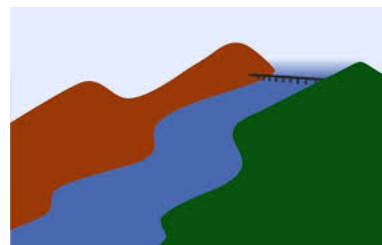
Necessita-se o mapeamento georreferenciado do trajeto; sinalização turística, interpretativa e de segurança; instalação de paraciclos e pontos de hidratação; e criação de pontos de apoio completos para cicloturistas.

Ainda, com relação às dimensões territoriais e históricas, Itaqui e São Borja possuem 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.

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.

Eixo 2 — Governança e participação social

O COREDE-FO - pode ser um ator articulador e instância coordenadora, assim como destaca-se a necessidade da criação de um consórcio intermunicipal São Borja–Itaqui, que poderá envolver grupos de ciclistas, comerciantes, produtores rurais, assim como sugere-se a realização de audiências públicas para revisão contínua da rota.



Labpoliter (CNPQ-UNIPAMPA)

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.

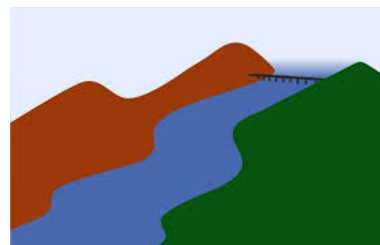
No entanto, a falta de estrutura adequada gera desinteresse e insegurança para os turistas, limitando o desenvolvimento do ecoturismo como uma prática comum na região. A criação das rotas incentiva práticas de lazer saudáveis e sustentáveis para a população local e visitantes, além de estimular o comércio 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.

Eixo 3 — Desenvolvimento econômico e promoção turística

No devido eixo destaca-se a necessidade de capacitação de empreendedores locais, criação de identidade visual oficial da rota, organização de marketing regional e integração a rotas nacionais, assim como inserção em roteiros do Mercosul e eventos ciclísticos.

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 (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.

3. ANÁLISE DE POLÍTICA COM BASE TERRITORIAL FRONTEIRIÇA



Labpoliter (CNPQ-UNIPAMPA)

A análise da política pode ser integrada sob vários pilares de estudo, como: Turístico, econômico, de identidade territorial e de desenvolvimento.

Sob o pilar **turístico**, pode-se destacar que as cidades se encontram em potenciais bem definidos, otimizados, sendo importantes territórios da Fronteira Oeste do Estado, entretanto, em seu *status quo*, não se observa uma integralização entre as cidades, consórcios públicos sobre o tema de cicloturismo, com uma estrutura ainda insuficiente; Já na situação ideal possível, vislumbra-se uma rota estruturada, atrativos culturais e turísticos conectados e o fluxo e atrativos ampliados.

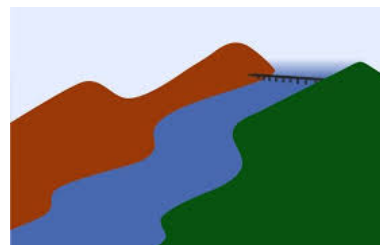
Na observação do viés econômico, em seu *status quo*, existe uma predominância da agropecuária como produto principal, tendo um horizonte amplo para uma situação ideal possível, como a diversificação de vias de turismo, serviços específicos de hospedagem no trajeto, gastronomia típica, regionalizada, fomento ao comércio de suvenires.

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 reforçado por Telles (2018, pp. 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.

A identidade territorial é outro pilar que se deve dispensar atenção, do ponto de vista do seu *status quo*, observa-se uma exploração focada em cada cidade em seus atrativos turísticos e econômicos, entretanto o consórcio entre as duas cidades é pouco explorada, independentemente de serem cidades vizinhas, a identidade territorial pode ser potencializada no fortalecimento dos símbolos regionais, costumes, usos, indumentárias, pertencimento comunitário, inclusive entre países vizinhos.

No pilar econômico, notadamente as cidades se desenvolvem dentro de suas competências administrativas de forma setorial e distinta, em uma situação ideal possível, a sustentabilidade territorial poderia gerar retorno econômico e social de forma contínua entre



Labpoliter (CNPQ-UNIPAMPA)

as cidades, pois a fronteira enquanto espaço de circulação cultural favorece a rota, sendo potencial para articulação com Argentina e integração Mercosul.

4. RECOMENDAÇÕES DE SOLUÇÕES PARA A POLÍTICA TERRITORIAL

A recomendação de soluções para a política territorial perfaz vários fatores de análises, como: a implementação física e legal, a governança e institucionalização, as estratégias econômicas e de mercado, e a comunicação e promoção da política pública de cicloturismo.

4.1 Implementação física e legal

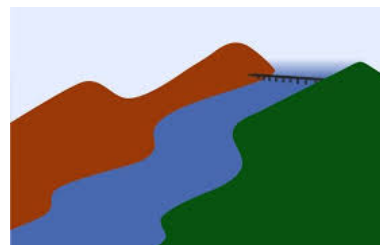
Para a implementação legal, as cidades consorciadas deverão elaborar projeto executivo da rota, que deverá conter o traçado, altimetria, riscos do trajeto, pontos de apoio e locais de descanso.

Ainda, deve-se buscar a união dos Poderes Legislativo, municipal e estadual, na criação e aprovação de leis que visem regulamentar e implementar o cicloturismo intermunicipal.

Também deve-se observar o cronograma de captação de recursos, em especial a agenda do COREDE-FO, consulta popular e editais de fomento do Ministério de Turismo, ainda, as cidades de São Borja e Itaqui poderão prever em suas dotações orçamentárias específicas a destinação de recursos para esta finalidade.

4.2 Governança e institucionalização

Da parte de governança e institucionalização, é necessário criar **Comitê Gestor da Rota São Borja–Itaqui**, tal colegiado deverá estar integrado sobre o trajeto, potenciais alterações de rota, locais de potenciais atrativos turísticos, regular intercâmbio intermunicipais e de fronteira com outros países. A governança fica responsável em institucionalizar o programa contínuo de manutenção e monitoramento da política pública de cicloturismo.



Labpoliter (CNPQ-UNIPAMPA)

Sob o aspecto da institucionalização, observa-se a necessidade de integrar as universidades e Institutos Federais regionais e suas fontes de pesquisa para a avaliação dos impactos turísticos, econômicos e de identidade social, que poderá ser oportunizado pela política pública de cicloturismo.

4.3 Estratégias econômicas e de mercado

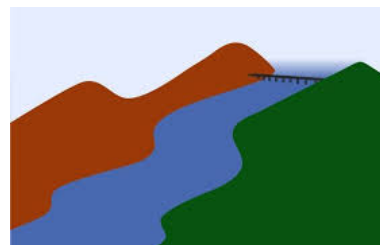
As estratégias econômicas de mercado podem ser o principal potencializador da política pública de cicloturismo, em conjunto com a Governança, no qual poderá oportunizar a capacitação de empreendedores locais, especialmente pousadas, cafés, e diversos serviços, promover cursos de capacitação com turismólogos e demais expoentes do assunto.

Cabe destacar que existe os cursos Superiores em Gestão em Turismo e Gastronomia e Técnico em Eventos no IFFAR, campus de São Borja, Guia de Turismo no Senac,

Recomenda-se a criação de um selo turístico *Pedal da Fronteira*, demarcando de forma visual o trajeto, e destinando souvenirs aos ciclistas que concluírem o trajeto, assim como o desenvolvimento de produtos associados, especialmente os de gastronomia local, artesanato, cicloturismo rural, dentre outros.

4.4 Comunicação e promoção

A comunicação e a promoção podem ser oportunizadas através de campanhas regionais de divulgação, com a presença digital robusta, mapas interativos do trajeto destacando os locais de interesse na rota, e pontos turísticos de interesse em cada ponto de parada. Também recomenda-se a disponibilização de QR-Code nos locais dos atrativos turísticos, a fim de demonstrar o conteúdo histórico de cada parada, acrescentando conteúdo cultural aos cicloturistas durante o trajeto. Outra ação importante que pode ser recomendada é a inserção em plataformas de cicloturismo reconhecidas na realização de eventos inaugurais, ou maratonas ciclísticas anuais, a fim de atrair um maior número de participantes. Neste ponto comunicacional destaca-se que a Unipampa, Campus São Borja possui três cursos de



Labpoliter (CNPQ-UNIPAMPA)

Graduação na área da Comunicação como: Jornalismo, Publicidade e Propaganda e o Mestrado em Comunicação e Indústria Criativa.

4.5 Pontos de interesse

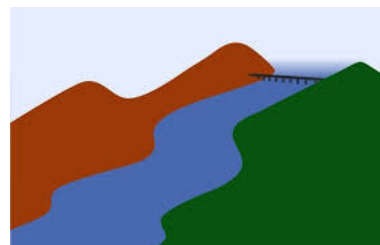
Como pontos de interesse para o trajeto de cicloturismo, sugere-se ter o percurso fronteiriço, com início na municipalidade fronteiriça de Santo Tomé- Argentina, perfazendo o trajeto pela Ponte Internacional da Integração, que une os países Brasil e Argentina, passando pelos pontos de interesse com: urbanos - Cais do Porto, museus, jazigos, universidades; tanto na cidade de São Borja como Itaqui. Por fim, o trajeto rural, além do bioma Pampa, as vinícolas como a Vinícola Malgarin, que já possui estrutura necessária para hospedagem e Vinícola Campos de Cima, café e degustação de produtos típicos, pesque e pague – localizado estrategicamente no meio do trajeto, finalizando na cidade de Itaqui, com ressalva feita que o trajeto passa pelo território pertencente à cidade de Maçambará.

RESULTADO ESPERADO

Espera-se que a implementação da Rota Ciclo-Turística São Borja–Itaqui consolide-se como referência em turismo sustentável e integração regional na Fronteira Oeste do Rio Grande do Sul, tornando-se um marco de inovação territorial e política pública baseada no uso da bicicleta como vetor de desenvolvimento econômico, social e cultural. A rota poderá configurar-se como um produto turístico estruturado, contínuo e atrativo, conectando dois municípios historicamente próximos, porém pouco integrados sob a perspectiva do turismo e da circulação de visitantes, contribuindo para o fortalecimento de uma identidade territorial compartilhada.

A médio prazo, projeta-se um crescimento gradativo e constante do fluxo de cicloturistas e visitantes interessados em experiências ao ar livre, turismo rural, contato com comunidades locais, gastronomia regional, história missioneira e patrimônio paisagístico. A circulação turística ao longo do trajeto deverá estimular a economia local, incentivando a abertura de cafés, pequenos empreendimentos, pousadas domiciliares, pontos de alimentação, turismo de experiência, venda de artesanatos, além de serviços especializados como aluguel

Policy Paper, nº1, junho/ 2026 - ROTA CICLO TURÍSTICA SÃO BORJA/RS – ITAQUI/RS: INTEGRAÇÃO REGIONAL E TURISMO SUSTENTÁVEL



Labpoliter (CNPQ-UNIPAMPA)

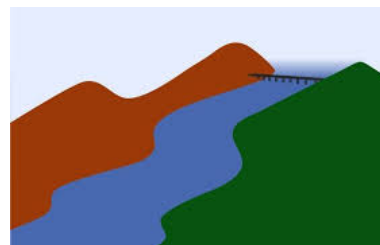
de bicicletas, oficinas de manutenção e guias certificados. Espera-se que os cicloturistas funcionem como agentes multiplicadores da rota, ampliando a divulgação espontânea do destino e tornando-o reconhecido nacionalmente.

Com a consolidação da política, a rota deverá incentivar práticas de preservação ambiental, valorização do bioma Pampa e estímulo ao uso sustentável do território, promovendo a mobilidade ativa e modalidades de viagem de baixo impacto ambiental. A criação de pontos de apoio ao ciclista, com acesso à água, abrigo, alimentação e sinalização adequada, contribuirá para que a viagem ocorra com segurança, conforto e baixo risco operacional. Em paralelo, a governança compartilhada entre os municípios permitirá que decisões, manutenção de infraestrutura, captação de recursos e monitoramento de resultados sejam contínuos e coerentes com as necessidades dos usuários e da comunidade, garantindo durabilidade ao projeto.

No campo social e cultural, espera-se que a rota fortaleça o senso de pertencimento regional, incentivando trocas entre turistas e moradores locais, aumentando a autoestima comunitária e resgatando tradições culturais que podem ser incorporadas à experiência turística, culinária típica, música regional, costumes fronteiriços, histórias orais e memórias coletivas do território. A integração com escolas, universidades e instituições de pesquisa permitirá o desenvolvimento de ações educativas, programas de extensão, estudos de impacto e formação de novos profissionais do turismo, ampliando o caráter pedagógico e científico da política pública.

A longo prazo, projeta-se que a Rota São Borja–Itaqui seja reconhecida como um corredor de desenvolvimento sustentável, gerando empregos diretos e indiretos, diversificando a matriz econômica regional e criando um novo segmento turístico competitivo no estado. Espera-se também a inserção da rota em circuitos cicloviários nacionais e internacionais, conectando o território ao Mercosul e posicionando a região como destino de turismo de natureza e aventura. Dessa forma, a política contribuirá para a construção de uma imagem territorial integrada, acolhedora, inovadora e ambientalmente responsável, alinhada às diretrizes contemporâneas do turismo sustentável e ao fortalecimento das regiões de fronteira.

Policy Paper, nº1, junho/ 2026 - ROTA CICLO TURÍSTICA SÃO BORJA/RS – ITAQUI/RS: INTEGRAÇÃO REGIONAL E TURISMO SUSTENTÁVEL

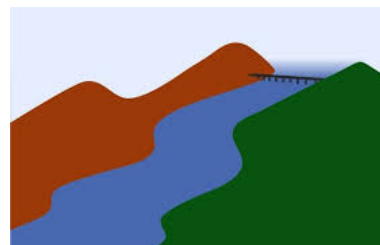


Labpoliter (CNPQ-UNIPAMPA)

O resultado final desejado é a consolidação da rota como um produto turístico permanente, economicamente viável, socialmente inclusivo, culturalmente representativo e ambientalmente equilibrado, capaz de transformar o território e gerar benefícios contínuos para as populações locais, não apenas como um projeto de curto prazo, mas como uma política pública duradoura, reconhecida e legitimada pela sociedade.

REFERÊNCIAS

- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Sítio eletrônico IBGE*, disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/rs/itaqui.html> Acesso em 25/05/2025.
- 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 política públicas no Brasil. *Planejamento E Políticas Públicas*, (21). 2022. Disponível em: <www.ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/articIe/view/89>. Acesso em 21/05/2025.
- LIMA, B. L. *Estrada Geral do Sertão: potenciais turísticos de um caminho quase esquecido*. [Dissertação de Mestrado, Universidade de Brasília]. 2015.
- LIMA, L. L. SCHABBACH, Leticia. *Políticas públicas: questões teóricometodológicas emergentes* [recurso eletrônico]. Porto Alegre: Editora da UFRGS/CEGOV, 2020. Disponível em: <https://www.ufrgs.br/cegov/files/pub_150.pdf> Acesso em 21/05/2025.
- 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.
- SATHLER, E. B. Plataforma de EAD da Escola de Governo de Maricá. *Cicloturismomobidade 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-movimentabilhoes-na-europa/> Acesso em 25/05/2025.



Labpoliter (CNPQ-UNIPAMPA)

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.

TELLES, R. (2018). *Cicloturismo: lazer e mobilidade sustentável* Recuperado de <http://bicicletanosplanos.org/wp-content/uploads/2018/06/Infogra%CC%81ficoCicloturismo-Bicicleta-nos-Planos.pdf>» Acesso em 26/05/2025.