

III ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO



Governança para o desenvolvimento regional



III ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO



Governança para o desenvolvimento regional

1ª Edição
Rio de Janeiro
2021

Realização:



Fomento:



Patrocínio:



Oferecimento:



**LUIZ SALDANHA
HELOANT ABREU SILVA DE SOUZA
JULIANA DECASTRO
RONALDO BALASSIANO**
(Organizadores)

III Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: Governança para o desenvolvimento regional

1ª Edição
Coppe-UFRJ
Rio de Janeiro
2021

III Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: Governança para o desenvolvimento regional

Organizadores do livro:

Luiz Saldanha
Heloant Abreu Silva de Souza
Juliana DeCastro
Ronaldo Balassiano

Autores convidados (em ordem alfabética):

Ana Destri
Arlete Scoz
Ivan Mendes
Ricardo Brandão de Oliveira
Rodolfo Guimarães Silva
Therbio Felipe M. Cezar
Tiago Piontekiewicz

Diagramação e Projeto Gráfico:

Milla Scramignon

Capa:

soualexandrerocha/stock.adobe.com

Editora:

Coppe-UFRJ

Autores dos trabalhos publicados nos Anais da Mostra Acadêmica (em ordem alfabética):

Ana Carolina Vollani
Andrea Souza Santos
André Correia Brandão
Camila de Almeida Teixeira
Carlos Alberto Cioce Sampaio
Ciro José Ribeiro de Moura
Fátima Priscila Morela Edra
Geisy Leopoldo Barbosa
Guilherme Pires Veiga Martins
Gustavo da Rosa Borges
José Carlos Assunção Belotto
Jose Julian Orjuela Sepúlveda
José Sabino
Kelly Cristine Panegalli Palhuk
Marcos Rosa Filho
Marina Leite de Barros Baltar
Rafael Machado Amorim
Roberta Giraldi Romano
Silvana Nakamori
Tarcísio Silva e Cunha
Victor Hugo Souza de Abreu

III Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: Governança para o desenvolvimento regional. Luiz Saldanha, Heloant Abreu Silva de Souza, Juliana DeCastro, Ronaldo Balassiano – Rio de Janeiro: Coppe-UFRJ, 2021.

195p.: 21 x 29,7cm

Inclui bibliografia
ISBN 978-85-285-0381-4

1.cicloturismo. 2.governança. 3.bicicleta. 4.turismo.
I. Saldanha, Luiz. II.Souza, Heloant Abreu Silva de. III.DeCastro, Juliana.
IV. Balassiano, Ronaldo.



ANAIS DA MOSTRA ACADÊMICA



CLASSIFICAÇÃO DE TRAJETOS COM POTENCIAL CICLOTURÍSTICO NA FRONTEIRA BRASIL-URUGUAI BASEADO NA NBR 15509-2

Classification of routes with cycle tourism potential in the Brazil-Uruguay border based on NBR 15509-2

Rafael Machado Amorim¹
Gustavo da Rosa Borges²

Confira a versão especial deste artigo na [Revista Acadêmica Observatório de Inovação no Turismo](#)
Veja a transmissão desta apresentação em: youtu.be/F2mZhZzIF4A?t=5237
eBook completo: bit.ly/ebook_3edesc
Portal do Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: planet.com.br/edesc/

FORMATO PARA CITAÇÃO:

AMORIM, R. M.; BORGES, G. R. Classificação de trajetos com potencial cicloturístico na Fronteira Brasil-Uruguai baseado na NBR 15509-2. In: SALDANHA, L.; SOUZA, H. A. S.; DECASTRO, J.; BALASSIANO, R. (Orgs.) III Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: Governança para Desenvolvimento Regional. Rio de Janeiro: COPPE - UFRJ, 2021.

¹ Mestre em Administração pela Universidade Federal do Pampa (UNIPAMPA), Santana do Livramento/RS, e-mail: rafaelamorim@unipampa.edu.br

² Doutor em Administração pela Universidade Federal do Pampa (UNIPAMPA), Santana do Livramento/RS, e-mail: gustavoborges@unipampa.edu.br

RESUMO

O turismo de aventura, ramo do turismo de interesse específico, é realizado ao ar livre e praticado geralmente fora da região de domicílio do turista, descrito inicialmente nos anos 1990. Dentro deste tipo de turismo encontra-se o cicloturismo, uma atividade de lazer que envolve o deslocamento em bicicleta de um ponto a outro, podendo haver um ou mais pernites durante o percurso. Nesse sentido, a academia carece de trabalhos de classificação de roteiros cicloturísticos. Assim, realizou-se um levantamento qualitativo de caráter descritivo para descobrir qual o grau de dificuldade de alguns trajetos com esse potencial entre as cidades de Santana do Livramento (Brasil) e Rivera (Uruguai), com base nos parâmetros estabelecidos pela Associação Brasileira de Normas Técnicas para este tipo de modalidade de turismo de aventura. As cidades escolhidas dividem cerca de 100km de fronteira seca entre seus respectivos países e fazem parte da região do Pampa, um dos menores biomas registrados no Brasil. Dessa forma, elencou-se cinco locais com potencial cicloturístico e que apresentam relevância histórica, cultural ou turística. As localidades escolhidas são a Ferradura dos Vinhedos, Vila Pampeiro, Represa da OSE e Usina Eólica, Villa Masoller e Represa Histórica de Cuñapiru. Após, desenvolveu-se trajetos de ida e volta para atingir essas localidades e realizou-se as classificações necessárias. Por fim, apresentou-se a classificação a pelo menos 3 ciclistas com experiência no percurso para verificar se o trajeto e as classificações propostas estão em conformidade com a Norma. Espera-se, com este trabalho, não só contribuir com o assunto na academia, mas também com a cultura da preservação deste bioma.

PALAVRAS-CHAVE: ecoturismo, cicloturismo, NBR 15509-2, Brasil, Uruguai.

ABSTRACT

Adventure tourism is a branch of special interest tourism, carried out outdoors and generally practiced outside the region of the tourist's home, initially described in the 1990s. Within this type of tourism is bicycle touring, a leisure activity that involves traveling by bicycle from one point to another, with one or more overnight stays on the route. In this sense, the academy lacks work to classify bicycle touring routes. Thus, a qualitative survey of a descriptive character was carried out to discover the degree of difficulty of some routes with this potential between the cities of Santana do Livramento (Brazil) and Rivera (Uruguay), based on the parameters established by Brazilian Association of Technical Standards for this type adventure tourism mode. The chosen cities share about 100km of dry frontier between their countries and are part of the Pampa region, one of the smallest biomes recorded in Brazil. Thus, five locations with potential for tourism and that have historical, cultural or tourist relevance were listed. The chosen locations are Ferradura dos Vinhedos, Vila Pampeiro, OSE Dam and Cerro Chato Wind Power Plant, Villa Masoller and Cuñapiru Historical Dam. Afterwards, round-trip routes were developed to reach these locations and the necessary classifications were carried out. Finally, the classification was presented to at least 3 cyclists with experience on the route to verify that the route and the proposed classifications are in accordance with the Standard. This work is expected not only to contribute to the subject in academia, but also to the culture of the preservation of this biome.

KEYWORDS: ecotourism, bicycle touring, NBR 15509-2, Brazil, Uruguay.

1. INTRODUÇÃO

O turista atual, segundo Karanikola et. al. (2018), busca em suas viagens destinos e experiências que proporcionem a ele momentos únicos. Nesse sentido, a indústria do turismo vem desenvolvendo o segmento de turismo de interesse específico (TIE) para poder atender a essa crescente demanda, de acordo com Mendonça (2017). O TIE abrange os segmentos de mercado de turismo de saúde, gastronomia, esporte e aventura, segundo Hall e Mitchell (2005) e Millington (2006). Este último segmento de TIE, de acordo com Muller e Cleaver (2000) e Millington (2001) é considerado como o mais promissor e significativo para o mercado.

O cicloturismo, de acordo com Ewert (1987), Hall (1992), Sung, Morrison e O'Leary (2000) e Brasil (2010) encontra-se no grupo das atividades de turismo de aventura, caracterizando-se segundo Lamont (2009), por viagens realizadas para localidades distantes da região de origem do indivíduo, cuja participação ativa ou passiva no ciclismo é considerado o objetivo principal dessa viagem. A Lei nº 7.381 (BRASIL, 2010) que regulamenta a Política Nacional de Turismo, em seu artigo 34, determina que as agências de turismo devem seguir as Normas Técnicas oficiais, para prover segurança e conforto aos seus clientes. A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) é a responsável no Brasil pela elaboração e revisão periódica das Normas Técnicas. A ABNT faz parte da International Organization for Standardization (ISO), da Comisión Panamericana de Normas Técnicas (COPANT), da Asociación Mercosur de Normalización (AMN) e da International Electrotechnical Commission (IEC) (ABNT, 2019). Dessa forma, a classificação das rotas deste trabalho será embasada nas Normas desenvolvidas por esta Associação.

O poder público de Santana do Livramento, um dos maiores e mais antigos municípios do Rio Grande do Sul, tem direcionado esforços nos últimos anos para incentivar o turismo como uma fonte de renda, uma vez que nesta região é comum o turismo de compras, em virtude dos free-shops existentes na cidade uruguaia de Rivera, que faz fronteira seca com a cidade brasileira (GUIA TURISMO BRASIL, 2019). Nos últimos anos, alguns projetos na área do turismo tem surgido na região, como Ferradura dos Vinhedos (FORTUNATO, 2013), exploração de fontes de águas termais (AUGUSTIN, PULZ, et al., 2006), o Vale del Lunarejo (MINTUR-UY, 2021b), Villa de Masoller (KRUKOSKI, 2012) e a Represa Histórica de Cuñapiru (MINTUR-UY, 2021c).

Assim, ao considerar as características geográficas da região, composta por cerca de 100 km de fronteira seca entre os dois países (BERNARDI, 2009) e a carência de informações sobre o cicloturismo na região, tem-se campo para a realização dos mais variados tipos de estudos, propondo benefícios através do turismo para as populações dos dois lados da fronteira, de acordo com Persia (2010). Neste estudo, busca-se descobrir qual o grau de dificuldade de alguns trajetos com potencial cicloturístico entre as cidades de Santana do Livramento e Rivera, com base nos parâmetros estabelecidos pela NBR 15509-2 (ABNT, 2017), que trata da classificação de roteiros cicloturísticos. Para responder a esse problema de pesquisa objetivamos, através de um

levantamento qualitativo de caráter descritivo, a identificação do grau de dificuldade de alguns trajetos com potencial cicloturístico das cidades de Santana do Livramento e Rivera. E de forma específica, objetiva-se: a) Descobrir destinos com potencial cicloturístico das cidades de Santana do Livramento e Rivera; b) Elaborar trajetos possíveis de serem realizados em bicicleta para ida e volta aos destinos elencados no objetivo anterior e; c) Realizar a classificação dos trajetos elaborados, com base na NBR 15509-2. Como contribuição à academia, este trabalho é o primeiro a classificar algumas rotas de cicloturismo na região do bioma Pampa, um dos menores biomas do Brasil, ocupando cerca de 2% do território nacional, de acordo com Fontana e Reed (2019).

Considerando a diferença de dimensão territorial entre os municípios de Santana do Livramento e Rivera, para a elaboração deste trabalho será utilizada a extensão territorial do Departamento de Rivera. (IBGE, 2019, UNASEP, 2019).

A seguir, aborda-se no referencial os conceitos de turismo de aventura, cicloturismo, e por fim da Norma Brasileira NBR 15509-2 (2017). Posteriormente, tem-se a metodologia utilizada neste trabalho, seguido dos resultados encontrados. E finalizando, apresentam-se as conclusões deste estudo.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1. Cicloturismo

O turismo de aventura é um ramo de lazer ao ar livre e praticado fora da região de domicílio do turista, descrito inicialmente nos anos 1990 por Walle (1997), Sung, Morrison e O'Leary (1997) e que envolve o engajamento do turista, de modo que este não é apenas um espectador, mas parte ativa da atividade, com todas as emoções inerentes, bem como os desafios e riscos envolvidos, segundo Gardiner e Kwek (2016) e Mendonça (2017). Além dos riscos e desafios, um componente chave nesta modalidade de turismo são as experiências culturais, de acordo com Schneider e Vogt (2012).

Na legislação brasileira, o turismo de aventura é aquela atividade em que há “a movimentação turística decorrente da prática de atividades de caráter recreativo e não competitivo” (BRASIL, 2010), sendo explicitado ainda na Lei que são reconhecidas como turismo de aventura as atividades de

arvorismo, bóia cross, balonismo, bungee jump, cachoeirismo, cicloturismo, caminhada de longo curso, canoagem, canionismo, cavalgada, escalada, espeleoturismo, flutuação, mergulho, turismo fora de estrada, rafting, rapel, tirolesa, vôo livre, wind surf e kite surf (BRASIL, 2010).

De acordo com Lamont (2009), o cicloturismo é definido por viagens realizadas para localidades distantes da região de origem do indivíduo, cuja participação ativa ou passiva no ciclismo é considerada para o objetivo principal dessa viagem. Lumsdon (1996) e Ho et al. (2015), de forma mais detalhada, afirmam ainda que uma atividade de cicloturismo possui como

características: 1) que a viagem ocorra em bicicleta e que esta seja fora da cidade de origem do participante; 2) a viagem se estenda por, pelo menos um dia, não havendo limite máximo; 3) que a viagem não seja de natureza competitiva; 4) que o meio de transporte principal seja a bicicleta e; 6) que a viagem tenha o intuito de lazer. Lumsdon (1996), Ho et al. (2015) e Ritchie (1998) condicionam que para uma atividade ser considerada de cicloturismo, esta deva durar ao menos 24 horas ou então que ocorra um pernoite durante o deslocamento. Caso contrário, estes autores afirmam que a atividade desenvolvida seja apenas de ciclismo recreacional. Lamont (2009) discorda desta visão por entender este conceito muito rígido e por esta visão não incluir aqueles que comparecem em atividades envolvendo ciclistas, não andam em bicicletas e ainda contribuem de alguma forma para o desenvolvimento econômico da região onde se encontram.

No Brasil, o cicloturismo ainda é incipiente, se comparado ao que é praticado em países da Europa e Estados Unidos segundo Santos, Campos e Alves (2016). Os circuitos mais conhecidos são o Vale Europeu em SC, Caminho do Sol e o Caminho da Fé, ambas no estado de São Paulo e a Estrada Real, que atravessa os estados de MG, SP e RJ, em SP (ALMEIDA, RAMOS e GABRIEL NETO, 2017).

2.2. Norma Brasileira NBR 15509-2

Sendo a entidade responsável no Brasil pela elaboração de Normas Técnicas, e diante do cenário emergente do turismo de aventura, a ABNT elaborou, sob a organização do Comitê Brasileiro de Turismo um conjunto de normas relacionadas ao turismo de aventura. O quadro 1, apresenta as normas gerais do turismo de aventura, tomando por base a coletânea de normas para este tipo de turismo.

Quadro 1. Normas gerais para turismo de aventura

NBR nº:ano	Título	Objetivo
15285:2015	Turismo de aventura - Líderes - Competência de pessoal	Estabelecer os requisitos para o mercado das competências mínimas e os resultados esperados para líderes de atividades de turismo de aventura, aplicáveis a qualquer atividade de turismo de aventura
15334:2016	Turismo de aventura — Sistemas de gestão da segurança — Requisitos de competências para auditores	Estabelecer os requisitos para a competência de auditorias em sistemas de gestão da segurança no turismo de aventura.
15500:2014	Turismo de aventura — Terminologia	Definir os termos utilizados em diversas atividades do turismo de aventura, bem como terminologia apropriada relacionada à segurança, aos serviços e aos equipamentos.
ISO 21101:2014	Turismo de aventura — Sistemas de gestão da segurança — Requisitos	Estabelecer requisitos de sistema de gestão da segurança para os prestadores de serviços em atividades de turismo de aventura.
ISO 21103:2014	Turismo de aventura — Informações para participantes	Especificar os requisitos mínimos para informação a que deve ser fornecida aos participantes antes, durante e depois das atividades de turismo de aventura.

Fonte: Elaboração própria, com base em ABNT (2019b).

Especificamente para a atividade de cicloturismo, a ABNT produziu as Normas NBR 15509-1 e 15509-2. A primeira trata sobre os requisitos de produto e possui como objetivo estabelecer requisitos relativos à segurança dos participantes e líderes. Esta norma foi desenhada para ser aplicável a todos os tipos e tamanhos de organizações, podendo ainda ser aplicada em diversas condições sociais, culturais e geográficas (ABNT, 2019c). A segunda Norma complementa a primeira e possui o objetivo de estabelecer os critérios para a classificação de percursos (ABNT, 2017).

A Norma NBR 15509-2 (ABNT, 2017) afirma que os percursos podem ser classificados por qualquer tipo de organização, sendo a organização autora do percurso a responsável legal pelas informações fornecidas. O percurso desenvolvido pode exigir a presença de um líder de cicloturismo ou não, sendo nesse caso considerado autoguiado. Ainda de acordo com a referida norma, a existência de uma classificação permite ao participante ter o conhecimento prévio acerca do percurso a ser realizado. Por fim, a Norma recomenda ainda a revisão do percurso, ao menos uma vez por ano. Quatro critérios são utilizados para a realização da classificação de percursos. O Quadro 2 sintetiza esses critérios.

Quadro 2. Critérios para classificação de percursos

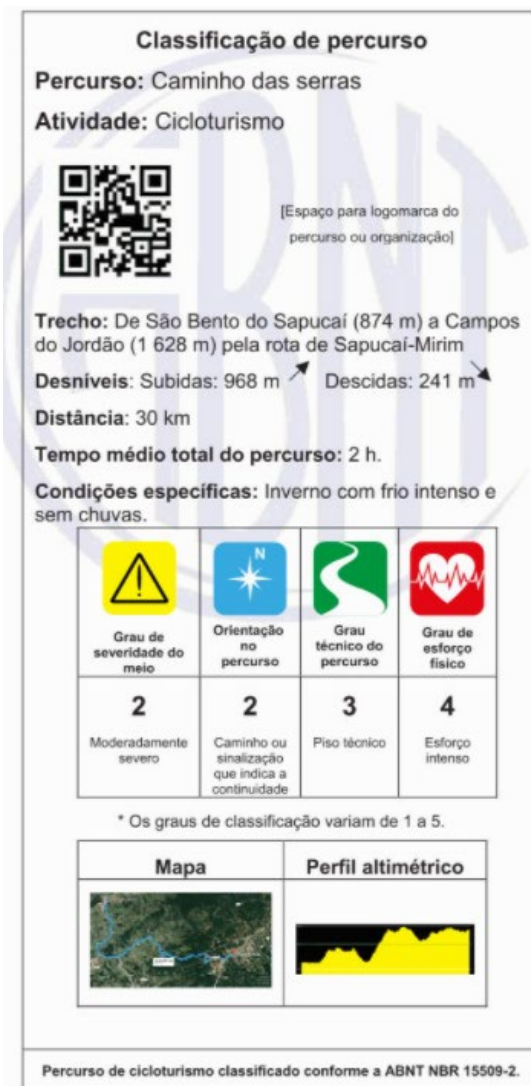
Critério	Descrição	Índice de Classificação
Grau de severidade do meio	Considera diversos fatores como temperatura, tráfego de veículos, pluviosidade, ventos, risco de quedas, tempo de atividade, tempo acesso a socorro e água, entre outros	Varia de 1 (pouco severo) a 5 (muito severo)
Orientação no percurso	Considera a existência de sinais de orientação ou trilhas bem definidas para concluir o trajeto. Pontos de referência também podem servir para a orientação. A Norma ainda afirma que cada trecho do percurso deve ser avaliado quanto às condições de orientação e, havendo disponibilidade, devem ser criados mapas digitais (<i>trackmaps</i>), planilhas, aplicativos móveis e/ou sites na internet.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Caminhos e cruzamentos bem definidos ou sinalizados 2. Caminho ou sinalização que indica a continuidade 3. Alguns pontos sem sinalização 4. Muitos pontos sem sinalização 5. Exigência de navegação para utilizar trajetos não conhecidos previamente
Grau técnico do percurso	Considera aspectos como qualidade do piso e a existência de obstáculos no percurso, como pedras soltas, trechos com areiões, transposição de curso d'água etc.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Piso tecnicamente muito fácil 2. Piso tecnicamente fácil 3. Piso técnico 4. Piso tecnicamente difícil 5. Piso tecnicamente muito difícil
Grau de esforço físico	Considera o nível de esforço físico necessário para cumprir o percurso, considerando a extensão do trajeto, a existência de subidas e descidas. Toma por base o condicionamento físico comum de uma pessoa. Este é o único destes índices que é baseado em horas de atividade	<ul style="list-style-type: none"> - Até 1hr: Pouco esforço - Mais de 1h e até 2h: Esforço moderado - Mais de 2h e até 4h: Esforço significativo - Mais de 4h e até 6h: Esforço intenso - Mais de 6h: Esforço extraordinário

Fonte: Elaboração própria, com base na NBR 15509-2 (ABNT, 2017).

Ao fim do processo de classificação do trajeto, a comunicação deste é padronizada e deve apresentar os critérios anteriormente de forma conjunta, “com o resultado de cada critério

associado ao símbolo respectivo” (ABNT, 2017). Além dos critérios, devem constar o local de início e de chegada, desníveis de subidas e descidas, perfil altimétrico, distância total e condições relevantes, se houver. A norma ainda apresenta um modelo e exemplo de classificação. A Figura 1 apresenta este exemplo de classificação.

Figura 1. Exemplo de classificação de percurso cicloturístico



Fonte: NBR 15509-2 (ABNT, 2017).

3. METODOLOGIA

Sendo este um estudo descritivo, busca-se analisar e descrever qual o grau de dificuldade de alguns trajetos com potencial cicloturístico das cidades de Santana do Livramento e Rivera. Para qualificar este grau de dificuldade, toma-se por base a Norma NBR 15509-2 (ABNT, 2017).

Segundo Gil (2002), pesquisas do tipo descritiva tem como objetivo central a descrição de um fenômeno, das características de uma amostra ou ainda a identificação da existência de relações entre as variáveis estudadas e a determinação da pretensão da natureza desta relação. A

abordagem utilizada será a qualitativa, em virtude da quantidade reduzida de destinos escolhidos para este estudo. Nesse sentido, serão priorizadas localidades que apresentem algum viés histórico, cultural ou que recebam aporte turístico na região. O método adotado será o de levantamento, que de acordo com FOWLER JR. (2011) caracteriza-se por produzir estatísticas sobre o aspecto que está sendo estudado e para a análise de dados, será realizada a descrição dos trajetos elencados, bem como a apresentação da classificação encontrada, de acordo com a Norma.

O Quadro 3 apresenta os objetivos específicos elencados e a metodologia de trabalho que será aplicada.

Quadro 3. Relação de objetivos e a metodologia de trabalho que será aplicada

Objetivo	Método de trabalho
Descobrir destinos com potencial cicloturístico das cidades de Santana do Livramento e Rivera	Pesquisa documental, através de sites da internet de localidades nas cidades de Santana do Livramento e Rivera que apresentem relevância histórica, cultural ou turística na região estudada.
Elaborar trajetos possíveis de serem realizados em bicicleta para ida e volta aos destinos elencados no objetivo anterior e;	Pesquisa documental, com utilização dos sites Google Maps, <i>Strava Global Heatmap</i> e <i>GPS Visualizer</i> em busca das melhores opções de trajeto para os destinos selecionados. Os trajetos serão elaborados no aplicativo Google Earth, com base nas informações coletadas pelos sites acima mencionados.
Realizar a classificação dos trajetos elaborados, baseado na NBR 15509-2.	Realização da classificação dos trajetos. Após, o trajeto e a classificação serão apresentados a pelo menos 3 ciclistas que já tenham realizado este percurso para verificar se o trajeto e as classificações propostas estão adequados aos conceitos da Norma.

Fonte: Elaboração própria.

Em relação a área de estudo escolhida, Santana do Livramento (Brasil) e Rivera (Uruguai) são municípios limítrofes fundados respectivamente, em 1823 e 1862 (RIVERA, 2021) que possuem como característica especial a falta de um marco natural para a separação dos países, fazendo com que esta divisão ocorra por uma linha imaginária, definida por representantes dos governos dos dois países no final do século XIX (KRUKOSKI, 2012). De acordo com Bernardi (2009) a linha de fronteira é composta por cerca de 100 km de fronteira seca, sendo comum a existência de estradas que, ora estão em solo brasileiro, ora encontram-se em solo uruguaio. Atualmente, as duas cidades abrigam cerca de 200 mil habitantes (DIARIO NORTE, 2021). A região ainda faz parte do Bioma Pampa, uma área com aproximadamente 500 mil km², que abrange parte da Argentina, Brasil e Paraguai, além de todo o território uruguaio (PALLARÉS, BERRETTA e MARASCHIN, 2005). Em nível estadual, este Bioma abrange 63% do estado do Rio Grande do Sul e em nível nacional, corresponde a pouco mais de 2% do território nacional (BRASIL, 1999). A Figura 2 apresenta no ponto destacado do mapa, a região estudada.

Figura 2. Localização das cidades de Santana do Livramento e Rivera



Fonte: Google (2020).

Em Santana do Livramento ainda se registra aproximadamente de 56% da Unidade de Conservação (UC) ambiental APA do Ibirapuitã, uma área com aproximadamente 318 mil hectares. Existe na área

formações campestres e florestais de clima temperado, distintas de outras formações existentes no Brasil. Além disso, abriga 11 espécies de mamíferos raros ou ameaçados de extinção e 22 espécies de aves nesta mesma situação. Pelo menos uma espécie de peixe é endêmica da bacia do rio Ibirapuitã. Sete gêneros de cactáceas e bromeliáceas apresentam espécies endêmicas da região. A mata aluvial apresenta inúmeras espécies arbóreas de interesse comercial (BRASIL, 1999).

Em relação ao turismo, grande parte do fluxo de visitantes concentra-se no turismo de compras, em virtude da existência dos *free-shops* no lado uruguaio, com o lado brasileiro ofertando o suporte, com hotéis, farmácias, restaurantes e postos de combustíveis para que este possa atravessar a fronteira e realizar suas compras (PETER, 2015). Nos últimos anos, ambas as localidades têm buscado explorar outras formas de turismo como por exemplo, a Ferradura dos Vinhedos, o Valle del Lunarejo e o complexo de águas termais Amsterland (FORTUNATO, 2013; NUÑEZ, 2017; MINTUR-UY, 2021a; MINTUR-UY, 2021b).

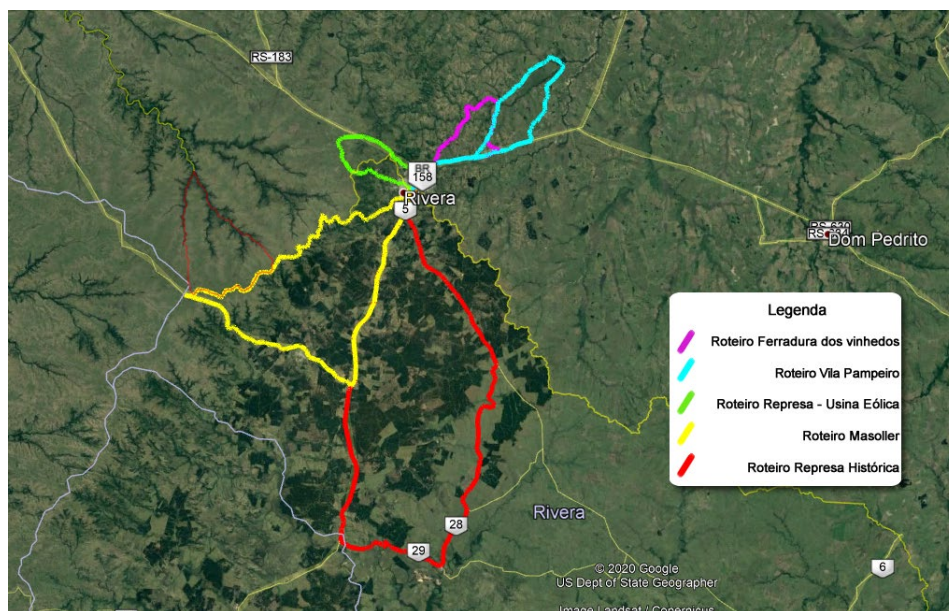
Realizadas as tarefas de apresentação do referencial teórico e da metodologia a ser utilizada, parte-se para a seção de resultados.

4. RESULTADOS

Após a pesquisa nos sites da Prefeitura Municipal de Santana do Livramento, da Intendência Departamental de Rivera, Secretaria de Turismo do RS e Ministério do Turismo do Brasil e do Uruguai, como descrito no Quadro 3, escolheu-se 6 localidades, sendo que duas estão totalmente localizadas no Brasil, outras duas são totalmente localizadas no Uruguai e as duas últimas localidades permitem a construção de um trajeto de percurso único, de forma a passar nos dois países.

Para todos os trajetos, o ponto de início e término do percurso definido foi o centro de atendimento ao turista, localizado na Praça Internacional, local que abriga representantes dos órgãos de turismo das duas cidades (SANTANA DO LIVRAMENTO, 2017). Como recomendações aos trajetos, inclui-se a verificação prévia da previsão do tempo, pois verão e inverno na região apresentam temperaturas intensas. Além disso, pode haver a ocorrência de ventos, principalmente nas estações do outono e da primavera. Por fim, para os trajetos com maior distância, foi incluída a recomendação de considerar a possibilidade e disponibilidade de um ou mais pernoites durante o deslocamento, dependendo do condicionamento físico do cicloturista, bem como suprimento adicional de água e alimentos. Na Figura 3, encontra-se as cinco rotas desenvolvidas no mapa

Figura 3. Mapa dos roteiros desenvolvidos



Terminados os desenhos dos percursos, as classificações e aprovações junto aos ciclistas consultados e seguindo as recomendações da Norma, uma página na internet foi criada reunindo informações sobre os trajetos, com mapas, perfis altimétricos e mapas em formatos digitais para dispositivos de GPS. A página criada pode ser acessada através do endereço <http://bit.ly/31Yaeqo>.

Apresenta-se a seguir os cinco trajetos desenvolvidos, com uma breve contextualização e a classificação de acordo com a Norma.

4.1. Ferradura dos Vinhedos

A Ferradura dos Vinhedos decorre de um projeto de extensão desenvolvido pelo Campus de Santana do Livramento da Universidade Federal do Pampa em 2010, surgindo com o objetivo de alavancar o desenvolvimento regional enoturístico. O trajeto é disposto em formato que lembra uma ferradura, dando origem ao nome (FORTUNATO, 2013; COSTA e HERRERA, 2019), apresentando ao turista potencial um contato com a natureza, com as riquezas patrimoniais, culturais, históricas e religiosas, além de atividades sociais e de entretenimento" (NUÑEZ, 2017). Em 2018, a Assembleia Legislativa Gaúcha instituiu o trajeto como rota oficial, o que possibilita ao poder público a realização de parcerias visando o incentivo a projetos turísticos (FERRER, 2018; BUENO, 2018).

Este trajeto apresenta 62 km com desníveis de descidas e subidas de 915 m e para gerar a classificação, a mesma foi dividida em 4 trechos, sendo: a) Do Centro de Atendimento ao Turista na Praça Internacional até a Vinícola Nova Aliança, com 22 KM; b) Da referida vinícola até a estrada de acesso do Cerro de Palomas com a BR-158, com extensão de 19 KM em estradas de terra; c) Da estrada de acesso ao Cerro de Palomas até o posto da Polícia Rodoviária Federal (PRF), 12 KM de extensão e, finalizando; d) Do Posto da PRF até o ponto de partida na Praça Internacional, com 7 Km de extensão. Com exceção do trecho B, todo o trajeto ocorre em estradas asfaltadas. Estima-se um tempo de execução deste roteiro em 5 horas. O Quadro 4 sintetiza e apresenta a classificação por trecho.

Quadro 4. Classificação por critérios por trecho – Ferradura dos vinhedos

Trecho	Dist. (KM)	Desníveis subida (m)	Desníveis descida (m)	Tempo estimado (HH:MM)	Classificações			
					Grau de severidade	Grau de orientação	Grau técnico	Grau de esforço
A	22	299	318	01:36	2	1	1	2
B	19	283	283	01:36	1	2	3	2
C	12	220	216	01:15	2	1	1	2
D	7	113	98	00:35	2	1	1	1

Fonte: Elaboração própria.

O Quadro 5 apresenta as classificações encontradas para todo o trajeto. Conforme a Norma, as classificações são baseadas pelos maiores valores encontrados por trecho.

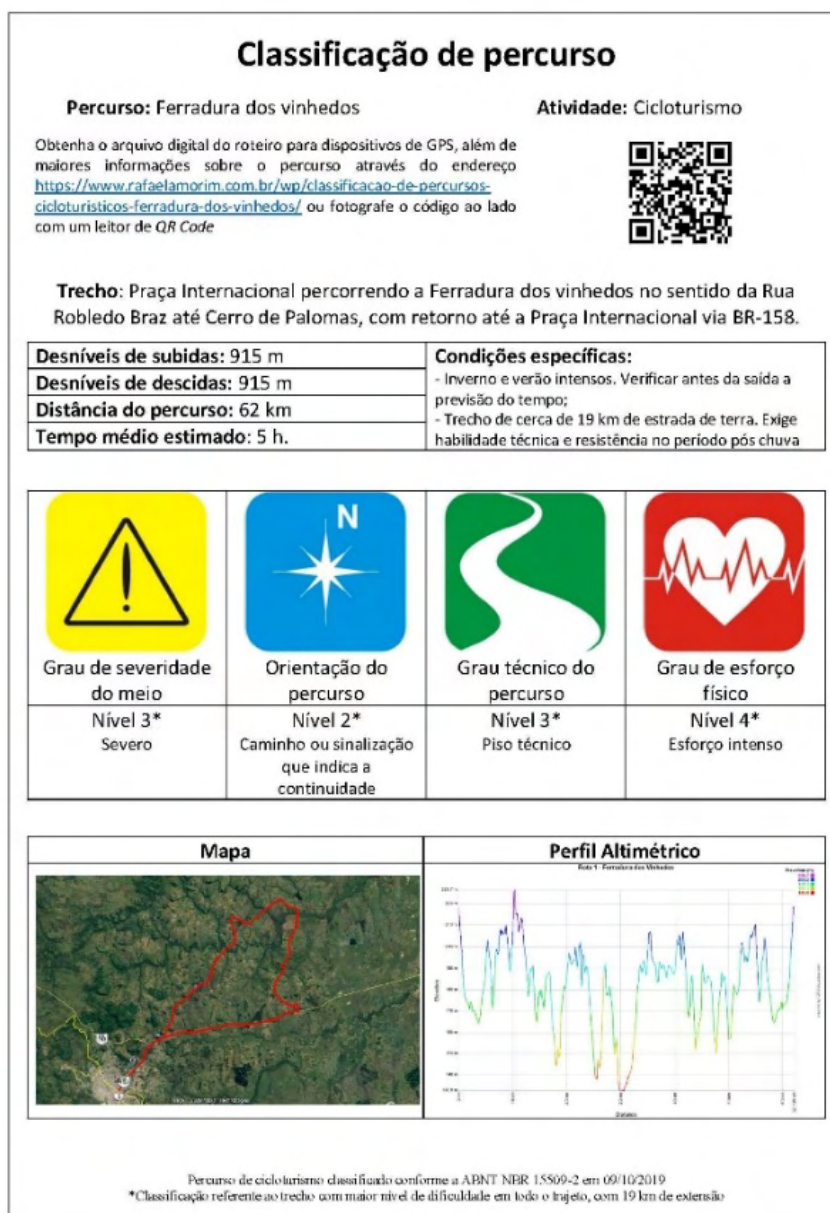
Quadro 5. Classificação por critérios para o trajeto Ferradura dos Vinhedos

Critério	Classificação
Grau de severidade do meio	Nível 3 – Severo
Orientação do percurso	Nível 2 - Caminho ou sinalização que indica a continuidade
Grau técnico do percurso	Nível 3 - Piso técnico
Grau de esforço físico	Nível 4 - Esforço intenso

Fonte: Elaboração própria.

A Figura 4 apresenta a classificação do percurso, no formato recomendado pela Norma.

Figura 4. Classificação do percurso Ferradura dos Vinhedos



Fonte: Elaboração própria.

4.2. Vila Pampeiro

Localizada no interior do município de Santana do Livramento, a cerca de 40 km do centro da cidade, a Vila Pampeiro contou, nos anos 1970 com mais de dois mil habitantes, em função da intensa atividade econômica proporcionada pelas lavouras e da linha férrea que atravessava a vila (SOUZA, FROS e TERRA, 2015). Contudo, de acordo com Fros e Terra (2015), a desativação da estação ferroviária nos anos 1980, a mecanização das lavouras e o declínio da economia pecuária da região provocou um êxodo dos moradores daquela região, a ponto de serem registrados

atualmente aproximadamente 200 habitantes na localidade. Em 2014, o Campus Santana do Livramento da Universidade Federal do Pampa inicia um projeto de extensão nesta localidade, tendo como objetivo

desenvolver ações multidisciplinares, voltadas à revitalização e ao desenvolvimento da Vila, tendo como linhas de ação a administração (com ações voltadas para o Associativismo e Cooperativismo, o Empreendedorismo Social e a Gestão); a educação (atividades educacionais para crianças, jovens e adultos, atividades lúdicas, recreativas e esportivas) e as ciências agrárias (gestão ambiental, floricultura, fruticultura, apicultura e engenharia florestal) (FROS e RABELO, 2014).

A etapa de desenho do percurso revelou que este foi o maior trajeto em solo brasileiro deste trabalho, apresentando 91 km de extensão, com desnível de subidas e descidas de 1190 m e para a geração de sua classificação, foi dividido em 4 trechos, a saber: a) Do Centro de Atendimento ao Turista na Praça Internacional até o encontro da BR-158 com a estrada de acesso a Vila Pampeiro, com extensão de 27 KM; b) Da BR-158 até Vila Pampeiro, com 21KM; c) Da Vila Pampeiro até a Vinícola Almadém, com 23 KM de extensão; d) Da referida vinícola até o ponto de partida na Praça Internacional, com 19 Km de extensão. Os trechos B e C são em estradas de terra e somam 44 KM. As outras partes do trajeto são em asfalto. Estima-se o tempo para a execução deste roteiro de 7 horas. No quadro 6 encontra-se sintetizado as classificações por trecho deste trajeto.

Quadro 6. Classificação por critérios por trecho – Vila Pampeiro

Trecho	Dist. (KM)	Desníveis subida (m)	Desníveis descida (m)	Tempo estimado (HH:MM)	Classificações			
					Grau de severidade	Grau de orientação	Grau técnico	Grau de esforço
A	27	395	448	02:06	2	1	1	3
B	21	180	218	01:45	2	2	3	2
C	23	298	234	01:59	2	2	3	2
D	19	317	290	01:30	2	1	1	2

Fonte: Elaboração própria.

O Quadro 7 apresenta as classificações encontradas para todo o trajeto, de acordo com a NBR 15509-2 (ABNT, 2017).

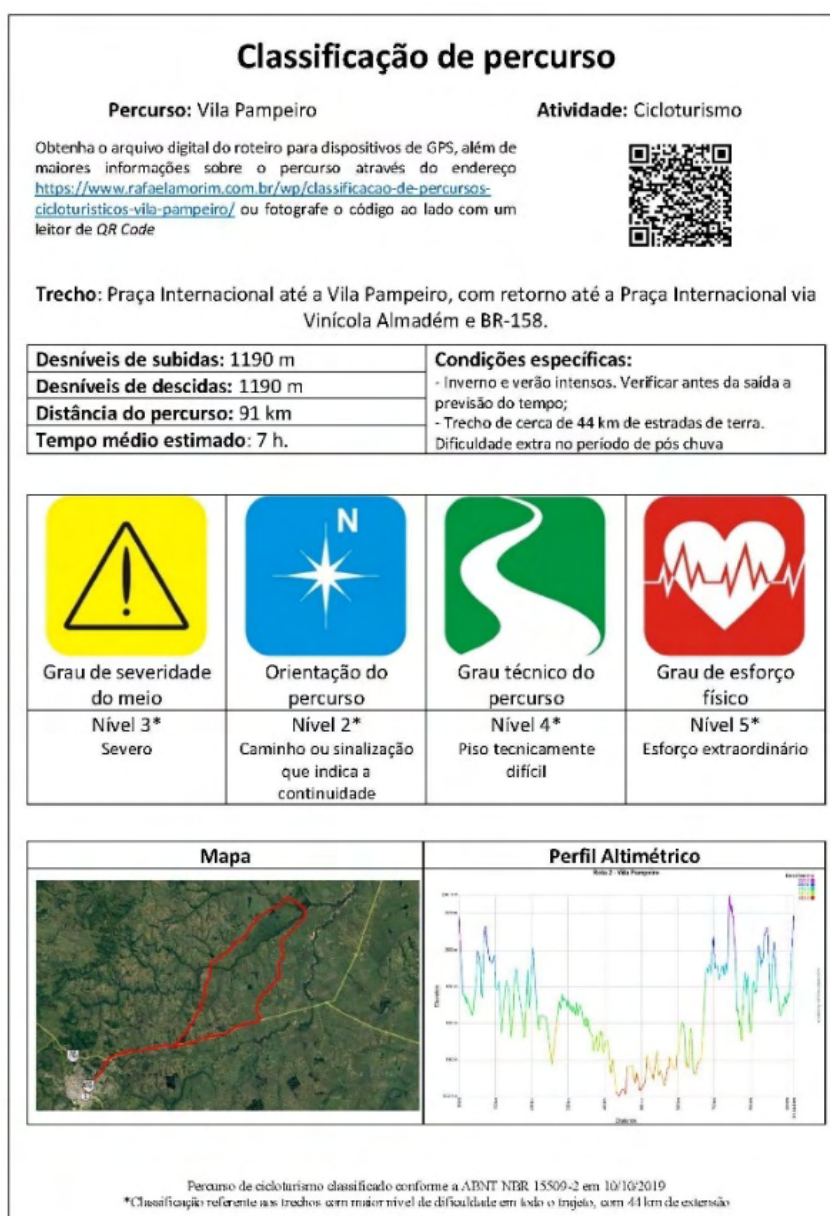
Quadro 7. Classificação por critérios para o trajeto Vila Pampeiro

Critério	Classificação
Grau de severidade do meio	Nível 3 - Severo
Orientação do percurso	Nível 2 - Caminho ou sinalização que indica a continuidade
Grau técnico do percurso	Nível 4 - Piso tecnicamente difícil
Grau de esforço físico	Nível 5 - Esforço extraordinário

Fonte: Elaboração própria.

A Figura 5 apresenta a classificação do percurso, no formato recomendado pela Norma NBR 15509-2 (ABNT, 2017).

Figura 5. Classificação do percurso Vila Pampeiro



Fonte: Elaboração própria.

4.3. Represa - Usina Eólica

A Represa de OSE, localizada a cerca de 10 quilômetros do centro de Rivera na localidade da Coxilha Negra, foi construída nos anos de 1930, abastecendo esta cidade com água potável (PALERMO, 2013; MINTUR-UY, 2021a). A continuação da estrada que passa sobre a represa leva até o distrito do Espininho (SANTANA DO LIVRAMENTO, 2006), já na cidade de Santana do Livramento. É neste Distrito que se encontra o Complexo Eólico, fundado em 2010, sendo atualmente composto por 5 parques eólicos, contando com 39 aerogeradores (EÓLICAS DO SUL, 2019) produzindo energia elétrica desde 2012. Na localidade, além dos aerogeradores e a infraestrutura para o funcionamento do complexo, existe um centro de atendimento ao turista e

fazendas de pecuária ovina e bovina características da região (MARQUETTO, FERREIRA e RIEDL, 2012). A estrada do Complexo Eólico liga-se ao município via BR-293.

O trajeto desenvolvido possui ao todo 48 KM, desnível de subida e de descida na ordem dos 583 m e para a geração da classificação, foi dividido em 4 trechos, sendo: a) do ponto de partida, no centro de atendimento ao turista da Praça Internacional até o Parque Grã-Bretaña, com 8,3 KM de extensão; b) do Parque Grã-Bretaña até a Represa da cidade de Rivera, com extensão de 1,76 KM e uma forte elevação; c) da Represa até o encontro desta estrada com a Rodovia BR-293. Este trecho possui 18 KM de extensão e é o único do trajeto em terra e, finalizando; d) da BR-293 até a Praça Internacional, com extensão de 20 KM. Estima-se um tempo para a execução deste roteiro de aproximadamente 4 horas. No quadro 8 as classificações encontradas por trecho.

Quadro 8. Classificação por critérios por trecho – Represa e Usina Eólica

Trecho	Dist. (KM)	Desníveis subida (m)	Desníveis descida (m)	Tempo estimado (HH:MM)	Classificações			
					Grau de severidade	Grau de orientação	Grau técnico	Grau de esforço
A	8,3	87,8	89	00:31	2	1	1	1
B	1,7	70,9	26,3	00:21	1	1	2	1
C	18	152	154	01:30	3	2	3	2
D	20,2	273	314	01:33	2	1	1	2

Fonte: Elaboração própria.

O Quadro 9 apresenta as classificações encontradas para todo o trajeto, de acordo com a NBR 15509-2 (ABNT, 2017).

Quadro 9. Classificação por critérios para o trajeto Represa - Usina Eólica

Critério	Classificação
Grau de severidade do meio	Nível 3 - Severo
Orientação do percurso	Nível 2 - Caminho ou sinalização que indica a continuidade
Grau técnico do percurso	Nível 4 - Piso tecnicamente difícil
Grau de esforço físico	Nível 5 - Esforço extraordinário

Fonte: Elaboração própria.

A Figura 6 apresenta a classificação do percurso, no formato recomendado pela Norma NBR 15509-2 (ABNT, 2017).

Figura 6. Classificação do trajeto cicloturístico Represa - Usina Eólica



Fonte: Elaboração própria.

4.4. Masoller

A região onde se localiza a Vila de Masoller é um dos territórios contestados entre Brasil e Uruguai desde meados dos anos 1930, durante o processo de melhorias dos marcos divisórios entre os dois países (KRUKOSKI, 2012). A contestação decorre de uma interpretação na colocação dos marcos de fronteira, após mais de 80 anos da instalação destes (LOPES, 2018). Cada governo afirma que a área, com cerca de mais de 200 km² pertence a seu país. O Governo do Brasil não reconhece a demanda do Governo do Uruguai, e este mantém em seus mapas desde 1974, por força de Lei, a região sob o regime de “território contestado” (KRUKOSKI, 2012; LOPES, 2018; ZANINI, 2019). Em 1985, foi criada pelo governo militar a Vila Alborno, com o objetivo de reforçar

a posse brasileira sobre o território. Entretanto, a presença mais sentida pelos moradores da localidade é a do Estado uruguaio (ZANINI, 2019). Ao longo dos anos o governo do Uruguai remete notas de protesto sobre o assunto, tendo emitido a última nota em 1988, que foi respondida pelo governo brasileiro em 1989 (LOPES, 2018). A região de Masoller também está localizada entre os limites territoriais dos departamentos de Rivera e Artigas. Possui ao todo cerca de 300 habitantes (LOPES, 2018; ZANINI, 2019). Na região encontra-se o sítio histórico da batalha de Masoller e o Valle del Lunarejo, sendo o primeiro local palco de batalhas na guerra entre Blancos e Colorados no início do século XX (ESCUELA DIGITAL, 2014; DOBKE e PADOIN, 2013) e o segundo, “uma região que se destaca por uma paisagem de grande beleza, com elementos cênicos únicos no” Uruguai (MINTUR-UY, 2021b).

Para chegar até a localidade, pode-se fazer o trajeto inteiramente em estradas asfaltadas, através das Rutas 5 e 30. Entretanto, para a elaboração dos trajetos neste trabalho, optou-se por rotas que explorem traçados diferentes para ida e volta. Assim, o trajeto desenhado possui ao todo 153 KM, com um total de 1774 m de ganho de elevação e 1173 m de perda de elevação. O percurso foi dividido em 4 trechos para a geração da classificação, sendo: a) do ponto de partida, no centro de atendimento ao turista da Praça Internacional até o Caminho Arroio Sausal, com 11,5 KM de extensão e um forte aclive; b) do final do trecho A até Masoller, com extensão de 57,2 KM, sendo este o único trecho com estrada de terra do percurso; c) de Masoller até a cidade de Tranqueras. Este trecho possui 29,9 KM de extensão e um forte declive e, por último; d) do município de Tranqueras ao Centro de Atendimento ao Turista, na Praça Internacional, com extensão de 55,5 KM. Estima-se o quantitativo de tempo para a execução deste roteiro de 12 horas. No quadro 10 são apresentadas as classificações encontradas por trecho do trajeto.

Quadro 10. Classificação por critérios por trecho – Masoller

Trecho	Dist. (KM)	Desníveis subida (m)	Desníveis descida (m)	Tempo estimado (HH:MM)	Classificações			
					Grau de severidade	Grau de orientação	Grau técnico	Grau de esforço
A	11,5	238	110	00:53	1	1	1	1
B	57,2	346	357	04:46	3	3	3	4
C	29,9	301	486	02:18	3	2	1	3
D	55	883	820	04:13	3	2	1	4

Fonte: Elaboração própria.

O Quadro 11 apresenta a classificação criada para a totalidade do trajeto criado.

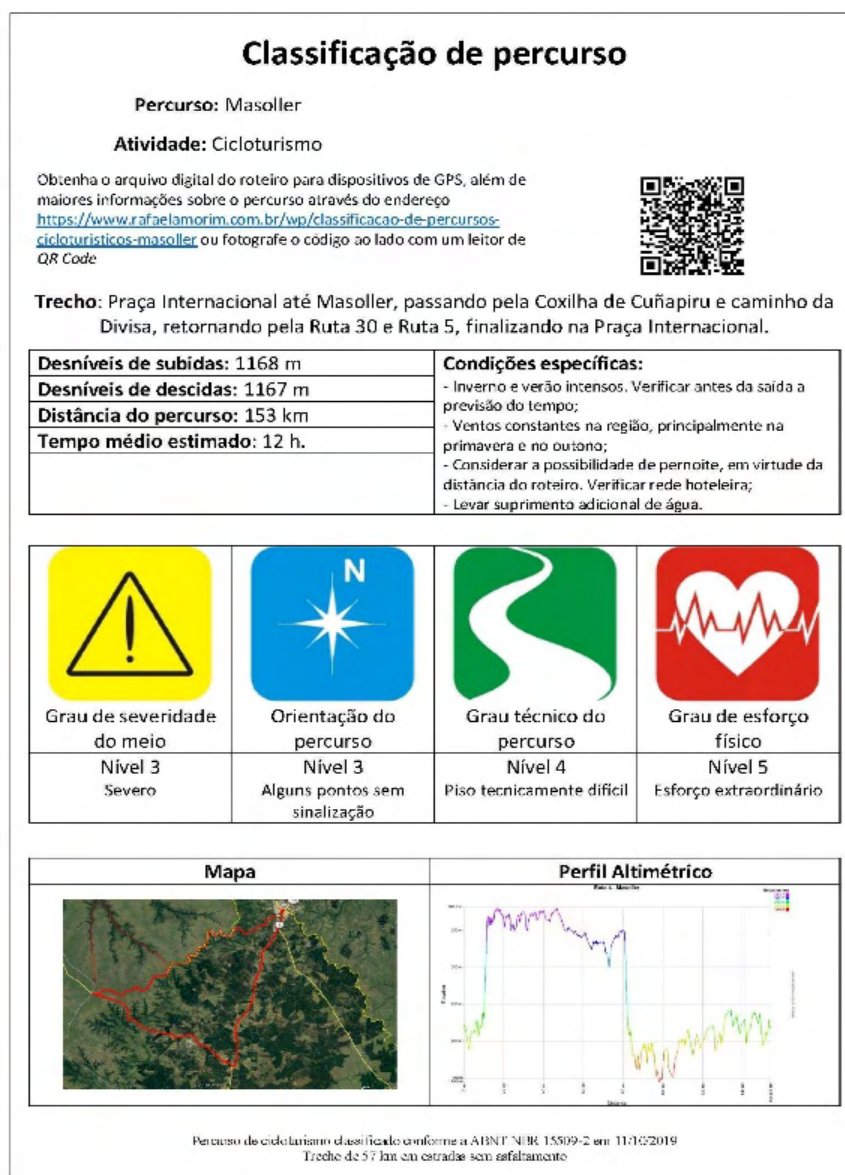
Quadro 11. Classificação por critérios para o trajeto de ida e volta a Masoller

Critério	Classificação
Grau de severidade do meio	Nível 3 – Severo
Orientação do percurso	Nível 3 - Alguns pontos sem sinalização
Grau técnico do percurso	Nível 4 - Piso tecnicamente difícil
Grau de esforço físico	Nível 5 - Esforço extraordinário

Fonte: Elaboração própria.

A Figura 7 apresenta a classificação do percurso, no formato recomendado pela Norma.

Figura 7. Classificação do trajeto cicloturístico de ida e volta a Vila Masoller



Fonte: Elaboração própria.

4.5. Represa Histórica de Cuñapiru

O local que apresenta as ruínas da primeira usina hidroelétrica da América do Sul, foi inaugurada no ano de 1882, funcionando até meados de 1918. Foi construída para atender a demanda energética da extração e processamento de minerais da região, principalmente ouro e quartzo. A energia gerada por esta usina também alimentou um trem por cerca de 12 quilômetros (IBARROLA, 2009; UGON, 2012). Além da represa, na região encontra-se o museu do ouro e paisagens naturais, como os cerros Miriñaque e Vigilante (MINTUR-UY, 2021c).

O maior trajeto deste trabalho possui ao todo 190 KM e 2624 m de desnível de subida e descida e para a geração desta classificação foi dividido em 5 trechos, sendo: a) do ponto de partida, no centro de atendimento ao turista da Praça Internacional até a localidade de La Manguera, na Ruta 27, onde o cicloturista percorrerá uma distância de 42,3 KM; b) da localidade de La Manguera até Minas de Corrales, com 47,9 KM; c) de Minas de Corrales até a Represa Histórica de Cuñapiru. Este trecho possui 13,5 KM de extensão e apresenta um pequeno trecho em estrada de terra; d) da Represa histórica até o entroncamento da Ruta 5 com a Ruta 27, apresentando o mesmo trecho de estrada de terra que o item anterior. Este trecho conta com 43,7 km de extensão e, por fim; e) do encontro da Ruta 5 com a Ruta 27 ao ponto de partida, no Centro de Atendimento ao Turista da Praça Internacional. Este último trecho possui 43,5 Km de extensão. Estima-se um tempo para a execução deste roteiro de 17 horas. No quadro 12 apresentam-se as classificações encontradas para trecho deste trajeto.

Quadro 12. Classificação por critérios por trecho – Represa histórica do Cuñapiru

Trecho	Dist. (KM)	Desníveis subida (m)	Desníveis descida (m)	Tempo estimado (HH:MM)	Classificações			
					Grau de severidade	Grau de orientação	Grau técnico	Grau de esforço
A	42,3	550	579	03:31	2	1	1	3
B	47,9	468	517	03:59	2	1	3	3
C	13,5	239	242	02:42	2	2	3	3
D	43,6	686	624	03:57	2	1	1	3
E	43,5	681	660	03:37	2	1	1	3

Fonte: Elaboração própria.

Com base nos maiores valores encontrados para cada trecho estudado, de acordo com a Norma, construiu-se o Quadro 13, que apresenta a classificação por critérios para todo o trajeto.

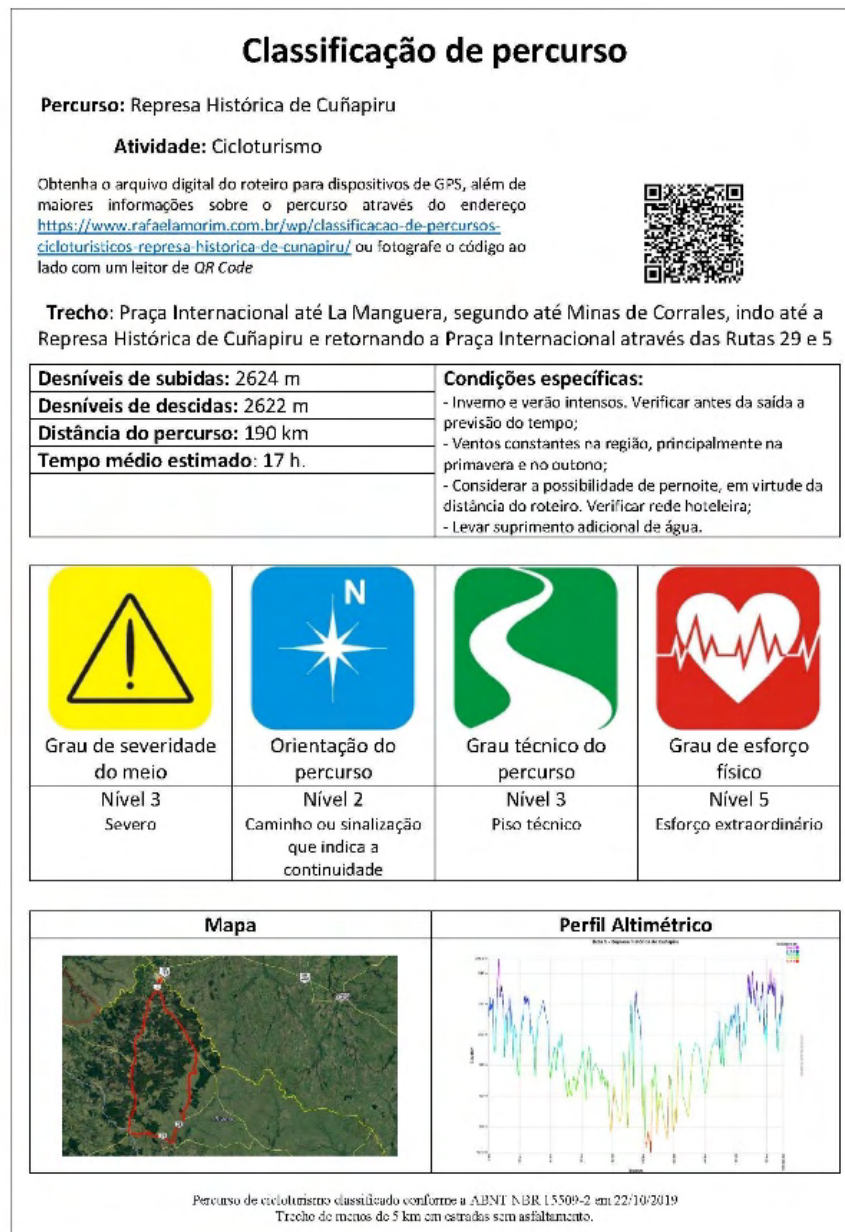
Quadro 13. Classificação por critérios para o trajeto da Represa histórica do Cuñapiru

Critério	Classificação
Grau de severidade do meio	Nível 3 - Severo
Orientação do percurso	Nível 2 - Caminho ou sinalização que indica a continuidade
Grau técnico do percurso	Nível 3 - Piso técnico
Grau de esforço físico	Nível 5 - Esforço extraordinário

Fonte: Elaboração própria, com base na NBR 15509-2 (ABNT, 2017).

A Figura 8 apresenta a classificação do percurso, no formato recomendado pela Norma.

Figura 8. Classificação do trajeto cicloturístico de ida e volta a Masoller



Fonte: Elaboração própria, com base na NBR 15509-2 (ABNT, 2017).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tendo em vista o problema de pesquisa proposto, que era o de descobrir qual o grau de dificuldade de alguns trajetos com potencial cicloturístico das cidades de Santana do Livramento e Rivera, com base nos parâmetros estabelecidos pela NBR 15509-2 (ABNT, 2017), conclui-se que este foi plenamente atendido. Através dos objetivos específicos propostos, elencou-se cinco locais com potencial cicloturístico (Ferradura dos Vinhedos, Vila Pampeiro, Represa-Usina Eólica, Masoller e Represa histórica de Cuñapiru), desenvolveu-se trajetos de ida e volta para atingir essas localidades e com base na Norma, realizou-se as classificações necessárias. Acredita-se também,

que ao classificar os trajetos que exploram o turismo de aventura no bioma Pampa se contribui no trabalho de preservação deste bioma que, segundo Fontana e Reed (2019), ocupa pouco mais de 2% do território nacional sendo um dos menores biomas do Brasil.

Os trajetos elencados e classificados aqui exigem um ciclista minimamente preparado para percorrer distâncias superiores a 40 km. Ao considerar a realização do trajeto, o cicloturista deve ponderar a busca de contatos nos locais para pernoite e socorro médico e mecânico, em caso de necessidade. Dessa forma, abre-se oportunidades de geração de negócios à população local.

Os trechos desenvolvidos e classificados em cada trajeto permitem ao ciclista iniciante conhecer parte da região mais próxima ao centro das duas cidades permitindo que este, quando estiver com o condicionamento adequado, possa realizar os trajetos em sua plenitude.

Para futuros trabalhos, sugere-se a realização de classificações de percursos em outras cidades fronteiriças, como, por exemplo, Barra do Quaraí (BR) e Bella Unión (UY), Quaraí (BR) e Artigas (UY), Aceguá (BR) e Acegua (UY) ou Jaguarão (BR) e Rio Branco (UY), ou ainda a criação e classificação de um roteiro na fronteira deste dois países, ligando Barra do Quaraí a Jaguarão, de forma a gerar um circuito com aproximadamente 700 km de extensão nos moldes existentes do circuito do Vale Europeu em Santa Catarina, que possui cerca de 300 km ou ainda a Estrada Real, com mais de 1500 km de extensão e que percorre os estados de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMEIDA, R.; RAMOS, A. P. T.; GABRIEL NETO, F. A. Circuitos de Cicloturismo como Indutores de Desenvolvimento Econômico: um estudo sobre a rota do agreste - PE. In: EDRA, F. P. M.; DECASTRO, J.; SALDANHA, L. (.). Cicloturismo urbano em foco. Niterói, RJ: FTH/UFF, 2017. p. 121-129.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 15509-2: Cicloturismo - Parte 2: Classificação de percursos, Rio de Janeiro, RJ, 2017.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. Conheça a ABNT, 2019. Disponível em: <<http://www.abnt.org.br/abnt/conheca-a-abnt>>. Acesso em: 27 set. 2019.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. Coletânea Eletrônica de Normas Técnicas - Turismo de Aventura, 2019b. Disponível em: <<https://www.abntcatalogo.com.br/pub.aspx?ID=3080>>. Acesso em: 29 set. 2019.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 15509-1: Turismo de aventura - Cicloturismo - Parte 1: Requisitos para produto, Rio de Janeiro, RJ, 2019c.
- AUGUSTIN, A. H. et al. Geologia das ocorrências de ametista da região de Santana do Livramento, sudoeste do estado do Rio Grande do Sul. In: XLIII CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOLOGIA, 2006, Aracaju. Anais do XLIII Congresso Brasileiro de Geologia. Aracaju: Sociedade Brasileira de Geologia, Núcleo Bahia-Sergipe, Brasil, 2006.
- BERNARDI, M. R. B. SOBRE LÍMITES Y FRONTERAS. Rivera – Santa'Ana do Livramento. Revista Estudios Historicos, Montevideo (Uruguay), n. 1, 2009.

- BRASIL. Ministério Do Meio Ambiente, Dos Recursos Hídricos E Da Amazônia Legal. Plano de Manejo e Gestão da APA do Ibirapuitã, 1999. Disponível em: <https://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/docs-planos-de-manejo/pm_apa_ibirapuita.pdf>. Acesso em: 06 abr. 2020.
- BRASIL. Lei nº 7.381, de 2 de dezembro de 2010. Regulamenta a Lei no 11.771, de 17 de setembro de 2008, que dispõe sobre a Política Nacional de Turismo e dá outras providências. Diário Oficial da União, 2010. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2010/Decreto/D7381.htm>. Acesso em: 05 out. 2019.
- BUENO, E. T. Projeto Ferradura dos Vinhedos da Unipampa é oficializado como atrativo turístico do Rio Grande do Sul. Universidade Federal do Pampa - Bagé (RS), 2018. Disponível em: <<https://unipampa.edu.br/portal/projeto-ferradura-dos-vinhedos-da-unipampa-e-oficializado-como-atrativo-turistico-do-rio-grande-do>>. Acesso em: 09 out. 2019.
- CAMPOS, A. C.; SANTOS, C. A. J.; ALVES, L. A. C. Cicloturismo: mobilidade urbana e valorização do turismo da cidade de Aracaju – Sergipe. Revista de Direito da Cidade, v. 8, n. 4, p. 1800-1824, set 2016. ISSN 2317-7721.
- COSTA, J. H.; HERRERA, M. R. G. Criminalidade, segurança pública e sustentabilidade em destinos turísticos: ensaio exploratório acerca da produção acadêmica brasileira (2004-2018). Marketing & Tourism Review, v. 4, n. 1, 2019.
- DIARIO NORTE. Prefectura de Livramento se suma al proyecto “Cowork Rivera: Innovación y Desarrollo”. Diario Norte, 07 abr. 2021. Disponível em: <<https://www.diarionorte.com.uy/sociedad/prefectura-de-livramento-se-suma-al-proyecto-cowork-rivera-innovacion-y-desarrollo-59410.html>>.
- DOBKE, P.; PADOIN, M. M. Uruguai branco: a divisão política uruguaia e a autonomia do Partido Nacional frente ao governo de Montevideu. (1902 – 1904). Revista Estudios Historicos, Montevideo (Uruguay), n. 11, 2013.
- EÓLICAS DO SUL. Informações técnicas dos empreendimentos, 2019. Disponível em: <<http://www.eolicasdosul.com/sobre-a-eolicas-do-sul/informacoes-tecnicas-dos-empresendimentos/livramento-holding-s-a/>>. Acesso em: 23 out. 2019.
- ESCUELA DIGITAL. Aparicio Saravia, 2014. Disponível em: <http://www.escueladigital.com.uy/biografias/a_saravia.htm>. Acesso em: 25 out. 2019.
- EWERT, A. Recreation in the Outdoor Setting: A Focus on Adventure – Based Recreational Experiences. Leisure Information Quarterly, n. 14, p. 5-7, 1987.
- FERRER, J. Ferradura dos Vinhedos é rota turística oficial do Estado. Assembléia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, 2018. Disponível em: <<http://ww1.al.rs.gov.br/luizmainardi/Imprensa/DetalhesdaNot%C3%ADcia/tabid/1845/IdMateria/313467/Default.aspx>>. Acesso em: 22 out. 2019.
- FONTANA, V.; REED, S. Mais degradado que Cerrado e Amazônia, Pampa é o bioma menos protegido do país. National Geographic Brasil, 2019. Disponível em: <<https://www.nationalgeographicbrasil.com/meio-ambiente/2019/10/degradacao-cerrado-amazonia-pampa-bioma-brasil-rio-grande-do-sul-vegetacao>>. Acesso em: 22 out. 2019.

- FORTUNATO, A. B. Ferradura dos Vinhedos em Santana do Livramento RS: Turismo e Desenvolvimento na Fronteira do Brasil com o Uruguai (Relatório de pesquisa). Unipampa. [S.l.]. 2013.
- FOWLER JR, F. J. Pesquisa de Levantamento. 4ª. ed. Porto Alegre, RS: Artmed, 2011.
- FROS, C. L. R.; E., T. A. A Universidade Federal Do Pampa auxiliando no desenvolvimento e na revitalização da Vila Pampeiro – da extensão à comunidade. In: VII Seminário de desenvolvimento regional (Anais), Santa Cruz do Sul (RS), set. 2015.
- FROS, C. L. R.; RABELO, S. P. S. Ações Extensionistas em Vila Pampeiro: A Universidade Federal Do Pampa e instituições parceiras como agentes de revitalização no interior do município de Sant'ana Do Livramento – RS. Raízes e Rumos, Rio de Janeiro (RJ), v. 2, n. 2, 2014.
- GARDINER, S.; KWEK, A. Chinese Participation in Adventure Tourism: A Study of Generation Y International Students' Perceptions. Journal of Travel Research, v. 56, n. 4, p. 495-506, 2016.
- GIL, A. C. Como elaborar projetos de pesquisa. 4. ed. São Paulo, 2002: Atlas, 2002.
- GUIA TURISMO BRASIL. Santana do Livramento - RS, 2019. Disponível em: <<https://www.guiadoturismobrasil.com/cidade/RS/722/santana-do-livramento>>. Acesso em: 30 set. 2019.
- HALL, C. M. Adventure, sport and health tourism. In: HALL, M.; WEILER, B. Special Interest Tourism. Londres: Belhaven Press, 1992. p. 141-158.
- HALL, C. M.; MITCHELL, R. Gastronomic tourism: Comparing food and wine tourism experiences. Amsterdam: Elsevier Butterworth Heinemann, 2005.
- HO, C. et al. Beyond environmental concerns: Using means-end chains to explore the personal psychological values and motivations of leisure/ recreational cyclists. Journal of Sustainable Tourism, 2015. 234-254.
- IBARROLA, L. D. La Fiebre del Oro 3ra Parte: La Primer Central Hidroeléctrica de Sudamérica. Mi Uruguay, 2009. Disponível em: <<https://www.miuruguay.com/2009/11/la-fiebre-del-oro-3ra-parte-la-primer.html>>. Acesso em: 26 out. 2019.
- KARANIKOLA, P. et al. Cycling as a Smart and Green Mode of Transport. Small Touristic Cities. Sustainability, Salzburg (Austria), 10, 2018.
- KRUKOSKI, W. R. M. Masoller/Vila Albornoz: Breve notícia histórica. FRONTEIRAS E LIMITES DO BRASIL, 2012. Disponível em: <<http://www.info.lncc.br/masoller.html>>. Acesso em: 25 out. 2019.
- LAMONT, M. Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism. Journal of Sport & Tourism, v. 14, n. 1, p. 5-23, 2009.
- LOPES, R. Vila Albornoz, em Santana do Livramento: o "território contestado" na fronteira entre Brasil e Uruguai. Jornal Zero Hora - Porto Alegre - 16 jun 2018, 2018. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/comportamento/noticia/2018/06/vila-albornoz-em-santana-do-livramento-o-territorio-contestado-na-fronteira-entre-brasil-e-uruguai-cjig4gdfy0gog01qogohhwe8v.html>>. Acesso em: 25 out. 2019.
- LUMSDON, L. Cycle tourism in Britain. Insights (March). London: English Tourist Board: [s.n.]. 1996. p. 27-32.
- MARQUETTO, R. F.; FERREIRA, M. A.; RIEDL, M. dinâmica entre a tradição e a modernidade no contexto de Sant'Ana do Livramento - RS e suas inflexões sobre a sociedade e o desenvolvimento local e regional. Colóquio: Revista do desenvolvimento Regional, v. 9, n. 2, p. 55-70, 2012.

- MENDONÇA, J. Desafios, oportunidades e recomendações para o fomento ao cicloturismo nas costas do cacau e descobrimento - Sul da Bahia. Trabalho Final (mestrado): IPÊ - Instituto de Pesquisas Ecológicas. [S.l.], p. 102. 2017.
- MILLINGTON, K. Adventure travel. *Travel and Tourism Analyst*, n. 4, p. 59-88, Mai 2001.
- MILLINGTON, K. Niche market tourism. *Travel and Tourism Analyst*, n. 13, p. 1-47, Ago 2006.
- MINTUR-UY. Tour por Rivera. MINISTERIO DEL TURISMO DEL URUGUAY, 2021a. Disponível em: <<https://turismo.gub.uy/index.php/lugares-para-ir/litoral-norte/item/792-tour-por-rivera>>. Acesso em: 04 abr. 2021.
- MINTUR-UY. Valle del Lunarejo. MINISTERIO DEL TURISMO DEL URUGUAY, 2021b. Disponível em: <<https://turismo.gub.uy/index.php/pr/lugares-para-ir/regiao-norte/areas-protegidas/valle-del-lunarejo>>. Acesso em: 09 abr. 2021.
- MINTUR-UY. Minas de Corrales. MINISTERIO DEL TURISMO DEL URUGUAY, 2021c. Disponível em: <<https://turismo.gub.uy/index.php/pr/lugares-para-ir/regiao-norte/areas-protegidas/minas-de-corrales>>. Acesso em: 09 abr. 2021.
- MULLER, T.; CLEAVER, M. Targeting the CANZUS baby boomer explorer and adventurer segments. *Journal of Vacation Marketing*, v. 6, n. 2, p. 154-169, 2000.
- NUÑEZ, R. O. Turismo e segurança pública: uma análise da infraestrutura de segurança pública do roteiro Ferradura dos Vinhedos em Santana do Livramento/RS. Monografia (Graduação em Gestão Pública) - Universidade Federal do Pampa. [S.l.], p. 84 f. 2017.
- PALERMO, E. Capítulos de historia 66 - la represa de OSE de Rivera, 2013. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=C6yvHP3kIY>>. Acesso em: 23 out. 2019.
- PALLARÉS, O. R.; BERRETTA, E. J.; MARASCHIN, G. E. The South America Campos Ecosystem. In: SUTTIE, J.; REYNOLDS, S. G.; BATELLO, C. *Grasslands of the World*. [S.l.]: FAO, 2005. p. 171,219.
- PERSIA, A. Frontera Como Recurso, Frontera como Limite: Una perspectiva antropologica. *Revista Estudios Historicos*, Montevideo, n. 4, Mar 2010. ISSN 1688-5317.
- PETER, A. P. Centro e a aglomeração urbana internacional: O caso das cidades de Sant'ana do Livramento - BR e Rivera - UY. XI SEUR e V Colóquio Internacional Sobre Comércio e Consumo Urbano (Anais), Pelotas, 2015. 17-33.
- RITCHIE, B. W. Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: Planning and management issues. *Tourism Management*, v. 19, n. 6, p. 567-582, 1998.
- RIVERA. Historia Y Localidades. Intendência Departamental de Rivera, 07 abr. 2021. Disponível em: <<https://www.rivera.gub.uy/portal/historia-y-localidades/>>.
- SANTANA DO LIVRAMENTO. Lei complementar nº 45, de 10 de outubro de 2006. Institui o Plano Diretor Participativo [.] e dá outras providências. Câmara de Vereadores de Santana do Livramento (RS), 2006. Disponível em: <<https://www.santanadolivramento.rs.leg.br/leis/legislacao-municipal/plano-diretor-municipal/view>>. Acesso em: 23 out. 2019.
- SANTANA DO LIVRAMENTO. Centro de Visitantes do Parque Internacional agora conta com atuação da Prefeitura Municipal. Site Oficial da Prefeitura Municipal de Santana do Livramento, 2017. Disponível em: <<http://www.sdolivramento.com.br/prefeitura/noticias/&id=4724>>. Acesso em: 2020 abr 29.

- SCHNEIDER, P. P.; VOGT, C. A. Applying the 3M Model of Personality and Motivation to Adventure Travelers. *Journal of Travel Research*, v. 51, n. 6, 2012.
- SOUZA, I. C.; FROS, C. L. R.; TERRA, A. H. Revitalização da Vila Pampeiro Projeto de extensão realizado na vila rural localizada no interior do município de Santana do Livramento. *Salão Internacional de Ensino, Pesquisa e Extensão (Anais)*, v. 7, n. 3, 2015.
- SUNG, H. H.; MORRISON, A. M.; O'LEARY, J. T. Definition of adventure travel: Conceptual framework for empirical application from the providers perspective. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, v. 2, n. 1, p. 47-67, 1997.
- SUNG, H. Y.; MORRISON, A. M.; O'LEARY, J. T. Segmenting the adventure travel market: From the North American Industry providers perspective. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, v. 4, n. 9, p. 1-20, 2000.
- UGON, R. La represa del Cuñapiru. *Diario Regional del Norte Uruguayo. - Rivera (Uruguay) - Ed. de 09 jan 2012, 2012.* Disponível em: <<https://www.diarionorte.com.uy/sociedad/la-represa-del-cunapiru-19801.html>>. Acesso em: 25 out 2019.
- WALLE, A. H. Quantitative versus qualitative tourism research. *Annals of Tourism Research*, v. 24, n. 3, p. 524-536, 1997. ISSN 0160-7383.
- ZANINI, F. Adormecida, disputa de fronteira do Uruguai com o Brasil faz 85 anos. *Folha de São Paulo - São Paulo - 23 jun 2019 - Ano 99. Nº 32953. Caderno Mundo, 2019.* Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mundo/2019/06/adormecida-disputa-de-fronteira-do-uruguai-com-o-brasil-faz-85-anos.shtml>>. Acesso em: 25 out. 2019.