

**UNIVERSIDADE ANHANGUERA-UNIDERP**  
**MESTRADO EM MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

**CICLOTURISMO NO CAMINHO MISSÃO CRULS: ANÁLISE E  
PROPOSTAS**

**THAÍS COSTANTIN**

**CAMPO GRANDE – MS**  
**2023**

**Thaís Costantin**

## **Cicloturismo no Caminho Missão Cruls: Análise e Propostas**

**Defesa** apresentada ao Programa de Pós-graduação **Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional** da Universidade Anhanguera- UNIDERP, como parte dos requisitos para a obtenção do título de **Mestre em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional**.

Comitê de Orientação:

Prof. Dr. Higo José Dalmagro

Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Rosemary Matias

**CAMPO GRANDE – MS**

**2023**

FICHA CATALOGRÁFICA

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

---

C838c            Costantin, Thaís  
                    Cicloturismo no caminho Missão Cruls: análise e propostas / Thaís  
                    Costantin. – Campo Grande, 2023.  
  
                    57 fl.  
  
                    Orientador: Higo José Dalmaro  
                    Coorientadora: Rosemary Matias  
  
                    Mestrado (Dissertação em Desenvolvimento, Ambiente e  
                    Sustentabilidade) Anhanguera Uniderp, 2023.  
  
                    1. Cicloturimos. 2. História de Goiás e Distrito Federal. 3. Caminho  
                    Missão Cruls. I. Dalmaro, Higo José. II. Matias, Rosemary. III. Título.

CDD 790.18

---

Raquel Torres – CRB 8 10534



## FOLHA DE APROVAÇÃO

**Candidata:** Thais Costantin

Dissertação defendida e aprovada em 30 de maio de 2023 pela banca examinadora:

---

Prof. Dr. Higo José Dalmagro - Orientador (Universidade Anhanguera-Uniderp) Doutor em Física Ambiental

---

Profa. Dra. Danielle Cardoso De Moura (Fundação de Turismo de Mato Grosso do Sul) Doutora em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional - Universidade Anhanguera-Uniderp

---

Profa. Dra. Patrícia Pato Dos Santos (Universidade Anhanguera-Uniderp) Doutora em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional - Universidade Anhanguera-Uniderp

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus pelo dom da vida e pela coragem em manter-me firme nessa jornada.

Agradeço aos meus pais, irmãos, amigos, em especial a Professora Luana D’Almeida que sempre incentivou o progresso na área do educar a todos seus coordenados.

Agradeço ainda todo o corpo docente da Uniderp – Campo Grande, nas pessoas da Professora Rosemary Matias e Professor Higo José Dalmagro, que me adotaram como orientadores, agradeço ainda a valorosa contribuição na pesquisa documental, o colega José Julian Sepúlveda.

Agradeço a banca examinadora composta pelas Professoras Danielle Cardoso De Moura e Patrícia Pato dos Santos que abrilhantaram com o enorme conhecimento.

Agradeço aqueles que no caminho me estenderam a mão, nas pesquisas em campo, nas visitas informais, nos pedais incentivo, nas explorações despretensiosas, nas pesquisas e indicações de bibliografias escondidas na web.

O que difere o ciclista dos demais é a vontade de finalizar um percurso e pra vida, levamos os momentos do percurso.

Aqueles todos que de alguma forma contribuíram para a realização deste, fica registrada a minha infinita gratidão.

## **BIOGRAFIA DO DISCENTE**

Thaís Costantin, nascida na cidade de Brasília – DF, em 28 de setembro de 1979.

Em 1999 ingressou na Pontifícia Universidade Católica de Goiás – Goiânia – GO, onde graduou-se no curso de Arquitetura e Urbanismo, em abril de 2004.

No ano de 2006 iniciou a pós-graduação em Construção Civil pela Universidade Federal de Goiás – UFG – Goiânia – GO, concluindo em 2009.

Em 2011 inicia a carreira de professora universitária, em Arquitetura e Urbanismo, no Instituto de Ensino Superior Planalto – IESPLAN em Brasília – DF. Em 2017 leciona o mesmo curso na Faculdade Anhanguera de Valparaíso de Goiás - GO, entre 2018 e 2019, acumula o cargo de coordenada do curso de Arquitetura e Urbanismo desta instituição.

Entre 2017 e 2020 realiza as pós-graduações em Gestão de Projetos e Cidades Inteligentes, junto a Universidade Anhanguera – UNIDERP – Londrina – PR.

Em março de 2021, ingressou no Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional, nível de Mestrado, na área de concentração em Biodiversidade e Desenvolvimento Sustentável do Pantanal e do Cerrado pela Universidade Anhanguera - UNIDERP – Campo Grande - MS.

Durante este período participou como ouvinte e contribuiu cientificamente com publicação de resumo em evento nacional:

Participação do 25º Encontro de Atividades Científicas - EAC com apresentação oral do Resumo expandido: Uso de Arseniato de Cobre Cromatado na Conservação de Cavacos de Madeira Tratada em Paisagismo.

Participação nas disciplinas do Programa de Mestrado em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional.

É membro da diretoria da Associação de Ciclistas da Área Metropolitana do Distrito Federal, quando da sua fundação em 2018, tem realizado ciclovagens entre Goiás e Brasília, com mais de 1200 quilômetros percorridos, mapeando rotas e roteiros, com o olhar voltado ao

desenvolvimento regional do entorno sul do DF, com enfoque no turismo e mais precisamente à mobilidade sob a bicicleta, apresentando as vantagens aos praticantes do cicloturismo bem como caminhadas.

## SUMÁRIO

|                                                                           |           |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Resumo Geral.....</b>                                               | <b>9</b>  |
| <b>2. General Summary.....</b>                                            | <b>10</b> |
| <b>3. Introdução Geral.....</b>                                           | <b>11</b> |
| <b>4. Revisão de Literatura.....</b>                                      | <b>15</b> |
| 4.1. Desenvolvimento Regional Sustentável.....                            | 15        |
| 4.2. O Cicloturismo.....                                                  | 16        |
| 4.3. Programas e Iniciativas Governamentais.....                          | 19        |
| 4.4. Caminho Missão Cruls: uma incursão pela história.....                | 23        |
| 4.5. O novo Caminho Missão Cruls.....                                     | 25        |
| 4.6. O sítio – Região Metropolitana do DF.....                            | 26        |
| 4.7. Os outros caminhos de Brasília.....                                  | 26        |
| <b>5. Referências Bibliográficas.....</b>                                 | <b>28</b> |
| <b>6. Artigo Científico I – Potencial do Cicloturismo nos caminhos da</b> |           |
| <b>Missão Cruls em Goiás.....</b>                                         | <b>32</b> |
| Resumo.....                                                               | 32        |
| Abstract.....                                                             | 32        |
| Introdução.....                                                           | 33        |
| Material e Métodos.....                                                   | 34        |
| Resultados e Discussão.....                                               | 37        |
| Considerações Finais.....                                                 | 50        |
| Agradecimentos.....                                                       | 51        |
| Referências Bibliográficas.....                                           | 51        |
| Produto Técnico – Guia Turístico Caminho Missão Cruls.....                | 53        |
| <b>7. Conclusão Geral.....</b>                                            | <b>57</b> |

## **1. Resumo Geral**

O cicloturismo é um propulsor do desenvolvimento regional, envolve as comunidades locais e insere práticas de ecoturismo, alavancando a economia em cidades incluídas nos roteiros sustentáveis. O foco deste trabalho concentra-se na área metropolitana de Brasília, em específico as cidades goianas limítrofes ao Distrito Federal – DF, que contém atrativos geradores de práticas turísticas e cicloturísticas. Temática esta que segue a linha de Sociedade, Ambiente e Desenvolvimento Regional Sustentável e concentra-se na área de Biodiversidade e Desenvolvimento Sustentável do Pantanal e do Cerrado e contempla os ODS 11. Desta forma, este trabalho tem como objetivo geral, analisar as estradas inicialmente percorridas pela comissão exploratória Cruls ainda no século XIX, onde demarcou em terras goianas a área para a futura capital do país: o Distrito Federal – DF e remarcar nas estradas atuais um roteiro turístico, que se integre aos roteiros oficiais: Caminho de Cora Coralina e Estrada Real. Foi realizado uma pesquisa bibliográfica de caráter descritiva e exploratória, com resgate do patrimônio histórico, cultural e ambiental. Foram diagnosticados os atrativos potenciais, a exemplo da Comunidade Quilombola Mesquita, Cachoeira Saia Velha dentre outros, num percurso de 332 km; considerando os desafios e oportunidades para criação de um produto turístico. O estudo aponta que para a implementação de atividades turísticas deve haver a união da gestão pública e privada, e ainda, fomentar o envolvimento das comunidades locais com a finalidade em conservar o Cerrado e a biodiversidade.

**Palavras-chave:** Cicloturismo; História de Goiás e Distrito Federal; Caminho Missão Cruls; Planejamento de Políticas Públicas Ambientais; Desenvolvimento, Ambiente e Sustentabilidade.

## **2. General Summary**

Cycle tourism is a driver of regional development, involves local communities and inserts ecotourism practices, leveraging the economy in cities included in sustainable itineraries. The focus of this work is on the metropolitan area of Brasília, specifically the cities in Goiás bordering the Federal District - DF, which contain attractions that generate tourist and cycle tourism practices. This theme follows the line of Society, Environment and Sustainable Regional Development and focuses on the area of Biodiversity and Sustainable Development of the Pantanal and Cerrado and contemplates SDG 11. In this way, this work has as general objective, to analyze the roads initially traveled by the Cruls exploratory commission still in the 19th century, where it demarcated in Goiás lands the area for the future capital of the country: the Federal District - DF and remark on the current roads a route tourism, which integrates with the official itineraries: Caminho de Cora Coralina and Estrada Real. A descriptive and exploratory bibliographic research was carried out, with the rescue of historical, cultural and environmental heritage. Potential attractions were diagnosed, such as the Mesquita Quilombola Community, Saia Velha Waterfall, among others, along a 332 km route; considering the challenges and opportunities for creating a tourism product. The study points out that for the installation of ecotourism activities, public and private policies must be united, involving local communities for the purpose of conservation of the Cerrado and biodiversity.

**Keywords:** Cycling tourism; History of Goiás and the Federal District; Cruls Mission Path; Environmental Public Policy Planning; Development, Environment and Sustainability.

### 3. Introdução Geral

Dentre os segmentos do turismo, com base no Decreto Nº 7.381, de âmbito nacional referente à Política Nacional de Turismo, está o cicloturismo, uma ramificação do turismo de aventura de caráter recreativo e não competitivo (BRASIL, 2010), desenvolvida por meio de percursos de bicicleta em áreas urbanas ou rurais, dentro ou fora das rodovias, com interesse paisagístico, histórico, cultural ou ambiental (AGUILAR *et al.*, 2008), tendo a bicicleta como parte integrante dessa experiência turística (CARVALHO e SOUSA, 2022).

Há uma discussão sobre o cicloturismo e recentemente Teixeira e Edra (2020), trouxeram uma discussão com foco na diversidade de conceitos para a palavra Cicloturismo, com base na origem e conceito da palavra a partir de Koselleck, o levantamento realizado pelas autoras demonstrou que a expressão Turismo de Bicicleta

“deve ser utilizada para designar um segmento turístico e que este deve ser composto por dois subsegmentos: cicloturismo urbano (atividade que faz uso da bicicleta em deslocamentos turísticos curtos) e cicloviamagem (atividade turística em que a bicicleta atua como principal meio de transporte para o deslocamento durante toda a viagem)” (TEIXEIRA *et al.*, 2020).

O cicloturismo consiste numa atividade turística recreativa, desenvolvida por meio de percursos de bicicleta em áreas urbanas ou rurais, dentro ou fora das rodovias, com interesse paisagístico, histórico, cultural ou ambiental (AGUILAR *et al.*, 2008), tendo a bicicleta como parte integrante dessa experiência turística (CARVALHO e SOUSA, 2022).

O usuário do cicloturismo pode ser dividido como: cicloviajante que usa a bicicleta como meio de transporte e é autossuficiente, se relaciona com a população e a cultura local, viaja sem data de retorno definida, não se identifica como turista, usa pouco as amenidades turísticas e gasta pouco dinheiro em destinos turísticos; e cicloturista aquele que usa a bicicleta como meio de transporte, fazendo uso extensivo das comodidades e serviços turísticos do local visitado, possui tempo determinado de viagem,

considerando organização e segurança como primordiais para o evento (Rodrigues, 2004).

Isto posto, há de se considerar que ao realizar longas rotas de viagens, se hospedar em um destino específico e a partir de então, conhecer o entorno por meio de sua bicicleta, o cicloturista norteia-se por um roteiro turístico, compreendido como um itinerário caracterizado por um ou mais elementos que lhe confere identidade (MTUR, 2010).

Abrangendo como *lócus* da pesquisa a área metropolitana de Brasília, em específico as cidades goianas limítrofes ao Distrito Federal, oportuno mencionar que a história para a implantação do território do Distrito Federal no interior do país, perpassa os caminhos de Goiás, especialmente a partir da Missão Cruls - comissão técnica para exploração em campo, que definiu a demarcação do quadrilátero do Distrito Federal, ainda no século XIX (CRULS, 2012). A região possui diversidade de trilhas e rotas demarcadas para turistas que buscam experiências próximas ao Cerrado do Planalto Central (CODEPLAN, 2022).

O Caminho Missão Cruls contempla os municípios de Corumbá de Goiás, seu ponto inicial e finaliza em Cristalina – GO na divisa deste município com o estado de Minas Gerais. Propõe a ligação da Estrada Real ao Caminho de Cora. A diversidade de atrativos naturais do percurso, atrai cicloturistas da região.

De tal modo, o cicloturismo deve ser planejado como instrumento para melhoria das condições de vida das pessoas, bem como da valorização de sua cultura e do respeito ao ambiente. (REZENDE; QUADROS, 2010).

O Ministério do Turismo (2010) conceitua roteiro, rota e circuito turístico, com base em manuais técnicos do Programa de Regionalização do Turismo:

a) Roteiro turístico: itinerário caracterizado por um ou mais elementos que lhe conferem identidade. É definido e estruturado para fins de planejamento, gestão, promoção e comercialização turística. Um roteiro pode perpassar uma ou várias regiões, assim como uma ou várias rotas – sendo eminentemente temático. Podem ainda ser subdivididos em: imateriais, materiais e temáticos. Imateriais (roteiros gastronômicos, roteiros de cultura

popular, entre outros); materiais (roteiros monumentais, arquitetônicos, históricos, entre outros) e temáticos (seu conceito é determinado pelos temas em que são baseados).

b) Rota turística: percurso continuado e delimitado, cuja identidade é reforçada ou atribuída pela utilização turística, sendo considerado como um itinerário com base em contexto histórico e/ou temático. Na rota, existe uma sequência na ordem dos destinos a serem visitados e possui um ponto de início e um ponto final.

c) Circuito turístico: associado ao planejamento turístico pautado no uso dos atrativos regionais ofertados com serviços e infraestrutura (atividades de lazer, recreação, hotelaria, atividades comerciais) que permite à área turística maximizar benefícios econômicos (crescimento) e socioculturais (desenvolvimento) conquistados com o fluxo de turistas (FUINI LABIGALINI, 2014).

No planejamento de estruturas voltadas a roteiros e percursos de cicloturismo, deve-se atentar aos grandes atores do território (humano, cultural e natural) observados sob as óticas cultural, econômica e administrativa. Cultural (desenvolver a infraestrutura promovendo experiências de cicloturismo por meio de narrativas conectadas por uma temática central); econômica (geração de emprego, renda e novos negócios para as comunidades distribuídas ao longo dos caminhos), que podem ofertar serviços relacionados a gastronomia, hotelaria e lazer, bem como serviços específicos ao público, como oficinas de reparo de bicicleta e aluguel de equipamentos e administrativa (implementando políticas públicas intersetoriais com estratégias e diretrizes orientativas em ações integradas entre os envolvidos), setor público e privado, envolvendo as comunidades locais (SOARES, 2010).

Diversos são os roteiros turísticos implantados no Brasil, tomemos como exemplo a Estrada Real, como o roteiro mais emblemático, localizado na região Sudeste do país e o Caminho de Cora Coralina, como único roteiro oficial do centro-oeste. Tais roteiros surgiram do resgate histórico de uma região, explorando as localidades de interesse turístico, cultural e natural. Quando da implantação desses roteiros, em tempos distintos, não coube o

pensamento integrador, surgido recentemente e visualizado pelo ICMBio em projeto de Longas Trilhas.

Nesse contexto, o estudo busca realizar um comparativo entre as estradas percorridas pela comissão exploratória Cruls no século XIX, onde demarcou em terras goianas a área para o Distrito Federal e, as estradas atuais, mapeando o roteiro de ciclovagem e caminhadas. Desse modo, tem como objetivo geral analisar as potencialidades e os entraves para a prática de cicloturismo no Caminho Missão Cruls. Destaca-se como problema de pesquisa, a seguinte questão: Qual a relação estabelecida entre as práticas de cicloturismo nas cidades goianas limítrofes ao Distrito Federal e o desenvolvimento sustentável da região?

Desta feita, esses apontamentos convergiram para formulação de dois objetivos específicos: (1) compreender a relevância do roteiro turístico denominado Caminho Missão Cruls para o desenvolvimento desta região e, (2) formular um roteiro de cicloturismo, tendo o Caminho Missão Cruls como integrador das rotas oficiais Caminho de Cora Coralina e Estrada Real, conforme determina a Lei 3407 de 02 de agosto de 2004, que cria o Roteiro Ecoturístico, Religioso e Cultural Missão Cruls.

A partir da estruturação desses objetivos, foram organizados um artigo científico e um guia turístico, inseridos na linha de pesquisa Sociedade, Ambiente e Desenvolvimento Regional Sustentável do Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional. O artigo científico Potencial do cicloturismo nos caminhos da Missão Cruls em Goiás, promove a história das passagens dos exploradores em estradas imbuídas de memórias e cultura, convertidas em um novo caminho, enquanto destino cicloturístico, evidenciando o desenvolvimento da região metropolitana de Brasília.

Na sequência é apresentado um roteiro elaborado em formato de guia turístico que objetiva impulsionar a prática de cicloturismo nas cidades goianas localizadas ao sul do Distrito Federal.

## **4. Revisão de Literatura**

### **4.1 Desenvolvimento Regional Sustentável**

A partir dos estudos de Sepúlveda (2022), fica claro a oportunidade de uma nova atividade protagonista inserida em regiões onde se comercializa o cicloturismo. Dentre eles, se destaca como polo gerador de vários novos tipos de emprego; melhorias na qualidade de ofertas, serviços e atendimento; diminuição do êxodo rural e valorização da qualidade de vida; democratização do acesso e uso do espaço público pela população; indução e fortalecimento de políticas públicas sustentáveis, além da preservação do patrimônio cultural, ambiental e paisagístico dos povos (SALDANHA et al., 2020). Por exemplo, na Europa a bicicleta constitui o setor de transportes que mais gera renda e empregos por ano, com aproximadamente 44 bilhões de euros e 525 mil empregos (ECF, 2018). Esse panorama só tende a crescer no futuro, visto que o turismo é o setor da economia global que apresenta melhor taxa de crescimento por ano, enquanto o viés da sustentabilidade se torna mandatário na pauta global em cada novo acordo internacional e nas políticas de desenvolvimento dos países assinantes (ONU, 2015; UNWTO, 2018).

O turismo sustentável é uma atividade que satisfaz as necessidades dos visitantes e socioeconômicas de regiões receptoras, enquanto aspectos culturais, integridade dos ambientes naturais e diversidade biológica são mantidas para o futuro (MTur, 2016).

O ecoturismo é o segmento da atividade turística que utiliza de forma sustentável, o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambiental por meio da interpretação do ambiente, promovendo o bem-estar das populações (MTur, 2006).

Diversas são as práticas do ecoturismo e dentre elas, destaca-se o turismo de observação da vida silvestre e o turismo científico. Atividades ao ar livre sempre causam impactos, por menor que sejam. A simples presença de elementos não naturais, já é por si, um impacto, mesmo que visual (PIVATTO e GUEDES, 2012).

O ecoturismo pode ser praticado por caminhantes ou ciclistas, que percorrem caminhos ou rotas de diferentes formas, comprimentos e larguras, aproximando-os do ambiente natural e cultural, ou conduza-os a um atrativo

específico, possibilitando o entretenimento ou educação por meio de sinalizações ou recursos interpretativos (ALMEIDA, 2020). Os caminhos podem ser guiados, o que garante uma forma de acesso à renda por parte das comunidades locais ou autoguiados e sua existência se prende sobretudo, à paisagem singular (ALMEIDA, 2020). Em geral as atividades de ecoturismo, ocorrem por meio de caminhadas e pedaladas, o que vem se destacando por grupos de ciclistas.

#### **4.2 O Cicloturismo**

O uso da bicicleta associa sustentabilidade e cicloturismo, seja para chegar a um atrativo ou percorrer um trajeto de interesse. É um meio de transporte não poluente que confere aos praticantes e ao ambiente, benefícios que abarcam saúde física e mental, bem como melhora na qualidade de vida das cidades (SEPÚLVEDA, 2022).

O cicloturismo equivale à prática de ecoturismo que ocorre devido a participação da comunidade nas fases do planejamento e organização, garantindo benefícios advindo das práticas turísticas. Assim, o cicloturismo é pensado como proposta para desenvolver áreas urbanas e rurais, por tratar-se de transporte não poluente e contribuir para a distribuição de renda nas regiões onde os percursos e trilhas são viabilizados (CARVALHO e SOUSA, 2022).

Na literatura é possível observar o conceito de cicloturismo como, atividade do turismo de lazer que permite o exercício físico, contato com a natureza e a experiência de conhecer detalhes de lugares que seriam imperceptíveis em outros meios de transporte (CARVALHO et al., 2022).

Outro autor define o cicloturismo por não ter regras e definições rígidas, abrange pequenos passeios de dezenas de quilômetros até viagens com centenas ou milhares de quilômetros, que podem durar dias ou meses (ROLDAN, 2000).

Rodrigues (2004), considera o cicloturista como aquele que utiliza a bicicleta como meio de transporte e demais equipamentos e serviços turísticos existentes numa determinada localidade, com tempo determinado para o término da viagem, onde a organização e segurança são itens

considerados; e os cicloviajantes como aqueles que buscam exercer a autonomia e autossuficiência na viagem de bicicleta, interação com a comunidade e cultura local, sem tempo pré-determinado para o fim da viagem, não se autodefinem turistas e pouco utilizam equipamentos turísticos, realizando poucos gastos durante o percurso.

Mendonça (2017) divide o cicloturismo em três segmentos:

- a) O cicloturismo independente que pode ser realizado de forma espontânea ou com assessoria de uma operadora de viagens e turismo;
- b) O cicloturismo recreativo, que agrega os passeios diários sem a necessidade de pernoite e
- c) Eventos ciclísticos que compreende os participantes e espectadores.

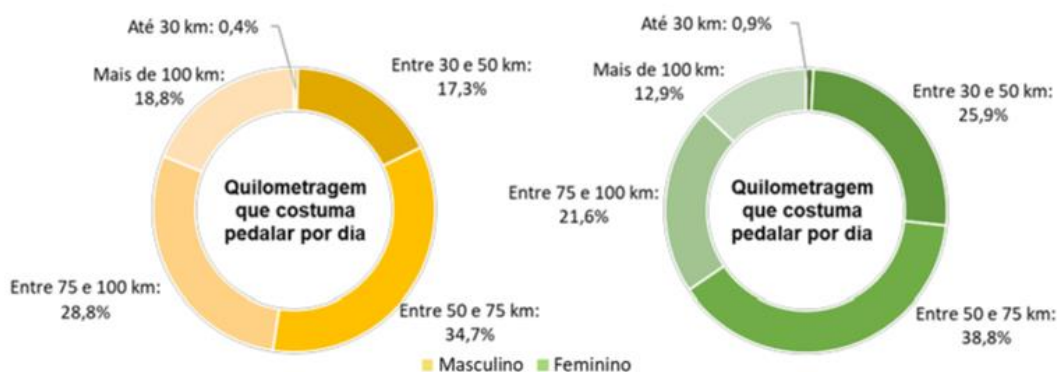
A organização da cicloviação ocorre de diversas maneiras e considera-se o preparo físico do grupo e a distância percorrida por dia, observando os locais mais adequados de parada, tanto para alimentação quanto para o pernoite. Considerando que a grande maioria dos cicloturistas buscam se locomover de maneira autônoma, conforme Quadro 1.

**Quadro 1.** Estudo de Saldanha (2019) em resposta de “como os cicloviajantes organizam suas viagens”.

|                                                           |       |
|-----------------------------------------------------------|-------|
| Organização própria e autoguiada                          | 92,0% |
| Agência especializada e autoguiada                        | 3,9%  |
| Agência especializada com guia/conductor durante a viagem | 4,1%  |

**Fonte:** Saldanha (2019).

Os cicloturistas realizam longas rotas, viagens e se hospedam em um destino específico e, a partir dali, conhecem o entorno por meio da bicicleta (RESENDE e QUADROS, 2010). Deslocam-se pelo roteiro em distâncias pré-determinadas, percorrendo entre 30 e 100 quilômetros por dia, a depender do preparo físico e disposição do cicloviajante, a observar na Figura 1.



**Figura 1.** Média de quilometragem percorrida por dia por praticantes do cicloturismo. **Fonte:** Saldanha (2019).

De acordo com Resende e Quadros (2010), não há como esconder dos cicloturistas as mazelas dos municípios, pois eles se locomovem por todo seu território e pedalam tanto pelos locais mais preparados para o turismo quanto pelos menos estruturados. O cicloturismo deve ser planejado como instrumento para uma melhora real das condições de vida das pessoas, bem como da valorização de cultura local e respeito ao ambiente.

Ao observar os quadros 2 e 3, é possível compreender as preferências do cicloturista ao utilizar serviços ofertados ao longo do percurso nos pousos e alimentação, conforme pesquisa realizada por Saldanha (2019).

**Quadro 2.** Estudo de Saldanha (2019) em resposta de “preferência de hospedagem dos praticantes do cicloturismo”.

|         |       |
|---------|-------|
| Pousada | 48,7% |
| Camping | 12%   |
| Hotel   | 8,5%  |

**Fonte:** Saldanha (2019) adaptado.

**Quadro 3.** Estudo de Saldanha (2019) em resposta de “preferência de alimentação dos praticantes do cicloturismo”.

|                               |       |
|-------------------------------|-------|
| Restaurante de comida caseira | 50,3% |
| Restaurante de comida típica  | 19,6% |
| Alimentação própria           | 19,3% |

**Fonte:** Saldanha (2019) adaptado.

O cicloturismo promove a economia considerando o desenvolvimento local, criando parcerias entre o poder público e a comunidade, por meio do planejamento estratégico até a implementação do roteiro.

**4.3 Programas e Iniciativas Governamentais**

Para descrever a respeito do turismo ecológico é necessário entender os diferentes cenários que envolvem essa atividade, logo os recursos naturais, como os sistemas hídricos superficiais, os sistemas agroecológicos e florestais, estão intimamente ligados com os sítios arqueológicos, assentamentos históricos, museus, igrejas e com o setor humano/cognitivo como a gastronomia local, dialetos, saberes, costumes das comunidades e atividades tradicionais (SALDANHA, 2021).

A relação entre turismo e áreas naturais enseja a adoção de instrumentos de planejamento e gestão, participação da comunidade por meio de fóruns, instâncias de governança e demais espaços de diálogo, zoneamento ambiental, elaboração de planos de manejo, determinação da capacidade de carga ecológica, aparecendo como desvantagem desta atividade (CARVALHO e SOUSA, 2022), embora alguns setores turísticos considere uma desvantagem a capacidade de carga, é necessária para mitigar os impactos ambientais e consequentemente manter a continuidade da atividade.

As políticas de governança de turismo, com foco nas comunidades locais, reverberam conexões diversificadas de atividades existentes ou com potencial de fomento, convertido em capital territorial, recursos que

fundamentam o desenvolvimento endógeno da cidade e região, bem como os atores envolvidos no melhor aproveitamento deles (SALDANHA, 2021).

Alguns programas de fomento ao turismo, que são considerados essenciais na análise e promoção de um produto turístico, são eles:

- a) Programa Nacional de Regionalização do Turismo (PNRT): objetiva a diversificação e descentraliza a oferta turística no país, por meio de organização de regiões turísticas, com foco no turismo sustentável e desenvolvimento regional;
- b) Programa de Regionalização do Turismo (PRT): busca identificar e desenvolver segmentos turísticos prioritários nas regiões e criação de infraestrutura adequada e promoção de políticas de qualificação profissional;
- c) Programa Nacional de Fortalecimento do Turismo (PRODETUR): busca desenvolver o turismo regional por meio de investimentos na infraestrutura turística, capacitação profissional e promover o turismo sustentável.

Com base nas políticas de governança de turismo, se destaca as atividades voltadas ao cicloturismo, as quais, segundo Saldanha *et. al.* (2021) ao planejar e gerir o cicloturismo sob a ótica da sustentabilidade, promove inúmeras oportunidades e frente aos diversos desafios no processo de retomada do turismo, principalmente pós-pandemia do COVID 19. Onde a pandemia forçou o isolamento social e dificultando sobremaneira práticas esportivas em espaços fechados, sendo a bicicleta um indutor de práticas esportivas ao ar livre e sem contato físico.

Saldanha (2021) considera a pandemia do coronavírus como marco temporal que coloca em perspectiva as noções sobre desenvolvimento sustentável, trazendo um diagnóstico situacional por meio do mapeamento de rotas de cicloturismo antes da pandemia. Identificou 31 rotas autodeclaradas ativas e lançadas no final do ano de 2019, observadas no Quadro 4.

**Quadro 4.** Rotas turísticas identificadas e declaradas ativas pré-pandemia, entre 1999 a 2019: Ano da rota, nome, estado, extensão e número de cidades

| Ano  | Nome da Rota                               | UF         | Extensão (KM) | Cidades |
|------|--------------------------------------------|------------|---------------|---------|
| 1999 | Estrada Real                               | MG, SP, RJ | 1780          | 68      |
| 2001 | Caminho da Luz                             | MG         | 200           | 9       |
| 2002 | Caminho das Missões                        | RS         | 467           | 5       |
| 2002 | Caminho do Sol                             | SP         | 241           | 11      |
| 2003 | Caminho da Fé                              | SP, MG     | 970           | 70      |
| 2006 | Circuito do Vale Europeu                   | SC         | 280           | 12      |
| 2007 | Caminho da Sabedoria                       | ES         | 108           | 1       |
| 2008 | Circuito Costa Verde e Mar                 | SC         | 212,1         | 10      |
| 2009 | Acolhida na Colônia                        | SC         | 116           | 2       |
| 2011 | Caminho de Aparecida                       | MG         | 280           | 18      |
| 2012 | Circuito das Araucárias                    | SC         | 248           | 4       |
| 2014 | Caminho do Sal                             | SP         | 50            | 3       |
| 2014 | Caminho da Rosa                            | MG         | 266,6         | 5       |
| 2014 | Cascatas e Montanhas                       | RS         | 123           | 3       |
| 2014 | Trilha Verde da Maria Fumaça               | MG         | 92            | 7       |
| 2015 | Caminho da Prece                           | MG         | 71            | 5       |
| 2015 | Circuito Lagamar                           | SP, PR     | 326           | 6       |
| 2016 | Volta das Transições                       | MG         | 326           | 10      |
| 2016 | Rota da Luz SP                             | SP         | 340           | 9       |
| 2017 | Caminho da Paz SP                          | SP         | 381           | 11      |
| 2017 | Caminho de Cora Coralina                   | GO         | 300           | 8       |
| 2017 | Caminho Religioso da Estrada Real          | MG, SP     | 828,4         | 38      |
| 2018 | Caminho Pomerano                           | RS         | 111           | 1       |
| 2018 | Circuito Caminho dos Anjos                 | MG         | 247           | 13      |
| 2018 | Via Ecológica da Serra dos Tapes           | RS         | 114           | 2       |
| 2019 | Caminho de Nhá Chica                       | MG         | 260           | 16      |
| 2019 | Caminho pro interior                       | SP         | 77,8          | 5       |
| 2019 | Caminhos de Caravaggio                     | RS         | 188,8         | 5       |
| 2019 | Circuito de Cicloturismo Vale dos Encantos | SC         | 499,22        | 6       |
| 2019 | Vale Sagrado Cicloturismo                  | SC         | 68,4          | 1       |
| 2019 | Circuito Cicloturístico Caminho das Praias | SC         | 163           | 4       |

**Fonte:** Adaptado de Saldanha (2021).

Para Melo-Silva *et al.* (2020), o panorama que se desenha após a pandemia do coronavírus direcionará o comportamento do viajante, para tendências com foco em experiências que podem ser favorecidas com o cicloturismo em roteiros estabelecidos (Figura 2). Haverá uma demanda por atividades na natureza, com menor aglomeração e passeios realizados em grupos pequenos, como também uma preferência por produtores locais e empreendimentos realmente sustentáveis.



**Figura 2.** Rotas de cicloturismo consolidadas por região no Brasil em 2021.  
**Fonte:** Saldanha (2021).

Como exemplos de roteiros e circuitos de longa extensão no Brasil implantadas e amplamente utilizadas tanto por caminhantes quanto por cicloturistas:

- a) Roteiro da Estrada Real que compreende os estados de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, implantado em 2001;
- b) Roteiro Vale Europeu em Santa Catarina, implantado em 2005 e
- c) Caminho de Cora Coralina em Goiás, implantado em 2018.

Empresas de agenciamento turístico oferecem pacotes com roteiros e disponibilizam aos turistas serviços de apoio, com equipamentos de segurança e acompanhamento de guias e a gestão pública e privada garantem a estrutura necessária, a exemplo de pontos de apoio, demarcação das rotas, instalação de placas orientativas e manutenção frequente dos caminhos, viabilizando os percursos (CARVALHO e SOUSA, 2022).

Observado o Quadro 4, das rotas de cicloturismo consolidadas antes da pandemia do coronavírus, na região centro-oeste aparece apenas o Caminho da Cora Coralina e na região sudeste, aparece dentre outras a Estrada Real, apresentando a necessidade de um roteiro integrativo que une esses roteiros, promovidos por uma nova demarcação. Com o impulsionamento de práticas sustentáveis e o cicloturismo como protagonista na região central do país, faz-se eminente a criação de novas rotas turísticas que vão sendo validadas pelo Instituto Chico Mendes de Biodiversidade – ICMBio, dentre essas rotas está o Caminho Missão Cruls que contempla o Estado de Goiás e o Distrito Federal.

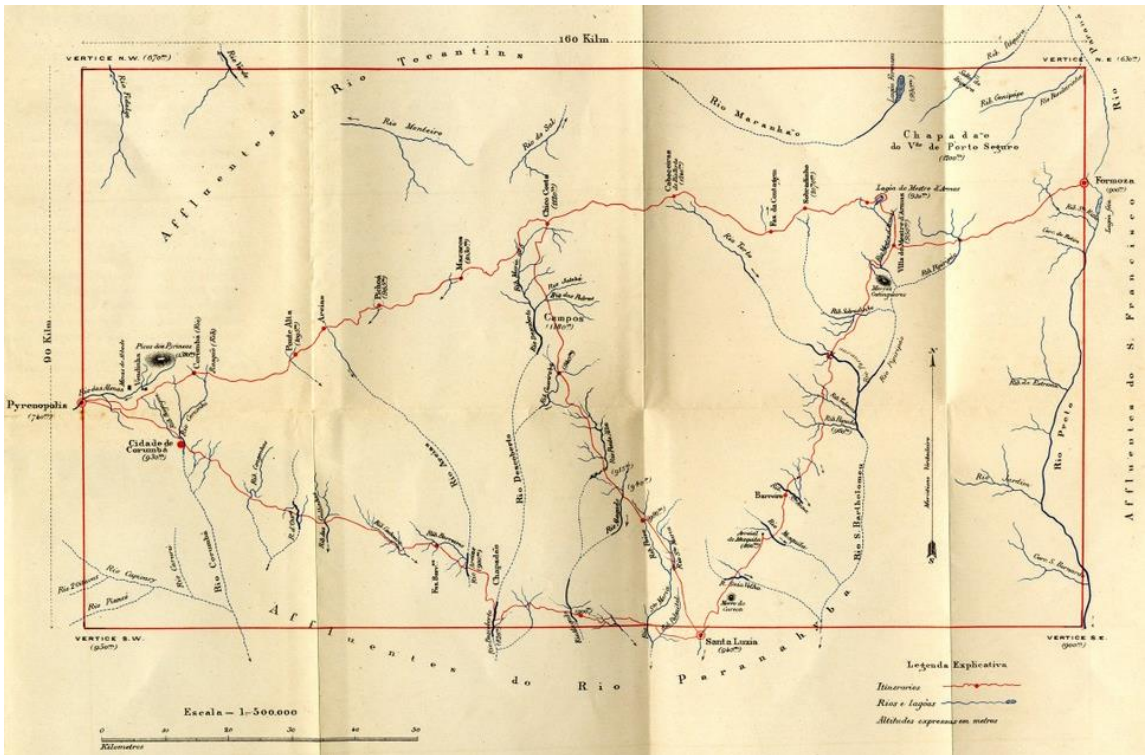
#### **4.4 Caminho Missão Cruls: uma incursão pela história**

No Brasil colônia, o estado de Goiás era pouco povoado como grande parte do sertão, território frequentado pelos bandeirantes onde usavam seus caminhos em incursões para escravizar índios e garimpar o ouro. Quando a república se fez presente e por questões estratégicas, surge a necessidade de mudança da capital federal para o interior e assim, é determinada a criação de comissões técnicas com objetivo de explorar sítios com condições de acolher o Distrito Federal (CODEPLAN, 2022).

Muitos caminhos foram percorridos por diversas comissões técnicas exploratórias e alguns desses caminhos ainda existem entrecortados às antigas fazendas, em estradas de chão e lugarejos (CRULS, 2012). A Comissão Exploratória Missão Cruls percorreu em 1892 diversas estradas de Goiás, pesquisando em campo e demarcando 14.400 km<sup>2</sup>, o quadrilátero do Distrito Federal (Figura 3), localizado na região Centro-Oeste do território brasileiro (CRULS, 2012).

O Centro-Oeste brasileiro abriga importantes áreas ambientais e áreas

destinadas à agropecuária, em constante expansão (VISCONTI, 2014). Para um desenvolvimento sustentável na região, tem o desafio de promover a expansão da agropecuária com a conservação ambiental do Cerrado (VISCONTI, 2014). Implementando práticas que preceituem o desenvolvimento com sustentabilidade, possibilita a coexistência do crescimento econômico e meio ambiente (VISCONTI, 2014).



**Figura 3.** Caminhos percorridos entre Luziânia (sul), Pirenópolis (oeste) e Formosa (leste), dentro do quadrilátero do Distrito Federal – DF.

**Fonte:** Pimentel (1894).

Dentre as práticas sugeridas por Visconti (2014), a que melhor reflete o crescimento econômico e a conservação do meio ambiente é o turismo, onde o homem busca sua conexão com a natureza.

Segundo Melo-Silva *et al.* (2020), o contato com a natureza é fundamental ao ser humano com diversas práticas, reconectando-o aos ambientes naturais, com diversas atividades benéficas somadas à educação ambiental, o que contribui para o engajamento do turismo histórico e ecológico.

O incremento do turismo em regiões pouco desenvolvidas, com potencial ambiental, permite geração de renda para as comunidades, refletindo o desenvolvimento econômico, operando espaços rurais enquanto atrações turísticas e permeando o contato dos visitantes com a natureza, história e cultura do local (SALDANHA *et. al* 2021).

Neste cenário, a Organização Mundial de Turismo lançou em 2001, nova diretriz ao turismo mundial – a competitividade do turismo e a luta contra a pobreza em todas as dimensões, quando desenvolvimento e subdesenvolvimento se associam ao turismo (OMT, 2003).

A Organização das Nações Unidas – ONU criou 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS, que trabalham interconectados e citam a problemática para o desenvolvimento das pessoas no Brasil e no mundo. Esses objetivos propõem a erradicação da pobreza, proteção do clima e meio ambiente.

#### **4.5 O novo Caminho Missão Cruls**

O Instituto Chico Mendes de Biodiversidade – ICMBio desenvolveu o projeto Trilhas Coloniais, que objetiva a conexão de variados roteiros de longo percurso oficiais no Brasil, onde na literatura atual aparece pela primeira vez o termo Trilha Missão Cruls dentre outros grandes roteiros, agregando contribuições dos setores da sociedade civil organizada e o poder público.

Seguindo a proposta da rota de longo curso denominada Trilha Missão Cruls, que contempla o Caminho de Cora Coralina e a Estrada Real, sendo necessário o aporte demarcatório de um roteiro que integre tais caminhos, levando-os ao cenário nacional, observados na Figura 4.



**Figura 4.** Integração de Rotas de Longo Curso no Brasil.

**Fonte:** Melo (2018).

#### **4.6 O sítio – Região Metropolitana do DF**

Seguindo parte do projeto de conexão da Estrada Real ao Caminho de Cora Coralina, este estudo envolve a área metropolitana de Brasília – AMB e a Região Integrada de Desenvolvimento Econômico do Entorno do Distrito Federal – RIDE – DF. A RIDE-DF e a AMB que abarcam 29 municípios de Goiás e 04 municípios de Minas Gerais, com população total de 4.627.771 habitantes. Sua economia gira em torno dos setores agropecuário, industrial, serviços e administração pública (CODEPLAN, 2022).

#### **4.7 Os outros Caminhos de Brasília**

O Distrito Federal apresenta diversos roteiros integrados que compõem os Caminhos do Planalto Central (Figura 5), trilhas demarcadas e interconectadas, que atendem as regiões nordeste e noroeste do DF,

deixando uma lacuna nas regiões sul e sudoeste para implantação de novas demarcações e roteiros.

Os caminhos do Planalto Central, advém da Rede Brasileira de Trilhas com 400 quilômetros demarcados em diversas trilhas, utilizadas por caminhantes e ciclistas. Subdividido por três arcos que iniciam em locais de interesse ambiental e histórico: a Floresta Nacional de Brasília em Taguatinga - DF e a Pedra Fundamental em Planaltina - DF.



**Figura 5.** Caminhos do Planalto Central.

**Fonte:** Melo (2018).

Os grupos de ciclistas e ciclo ativistas vem de maneira espontânea e ao longo do tempo, mapeando rotas e percursos, na busca por novas e saudáveis práticas junto a natureza, que envolvam atividades esportivas, de lazer e contemplativas (LIMA, 2015). Embora, na literatura consultada é citado o Caminho Missão Cruls (MELO, 2018), até o momento não há uma demarcação desta rota que atenda aos anseios de caminhantes e cicloturistas, o que justifica investigar e elaborar um roteiro para o atendimento das demandas desses grupos.

## 5. Referências Bibliográficas

AGUILAR, V.; RIVAS, H.; GONZALEZ, R. Glossário de términos técnicos relacionados com la actividad turística habitualmente empleados em Chile. **Boletín Turístico**, Santiago, n. 1, p. 1 - 67, 2008.

<https://issuu.com/richardramirez221299/docs/glosario.rd>.

ALMEIDA, M. G. O Caminho de Cora Coralina – turismo literário ou marketing do turismo? Goiânia: 2020. **Revista Sapiência: Sociedade, Saberes e Práticas Educacionais**, v.9, n.1, p.237-249, 202

<https://revista.ueg.br/index.php/sapiencia/article/view/10083>.

CARVALHO, K. D.; SOUSA, R. O. C. Cicloturismo e vivências afetivas no meio rural: análise da rota Caldo de Cana, povoado São Raimundo (Maranhão, Brasil). **Pasos Revista de Turismo e Patrimônio Cultural**, v. 20 p. 139-152, 2022. DOI: <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2022.20.009>.

CODEPLAN. **Delimitação do Espaço Metropolitano de Brasília (Área Metropolitana de Brasília)**. Nota Técnica nº 01. Brasília: 2014.

<https://www.codeplan.df.gov.br/area-metropolitana-de-brasilia-um-espaco-integrado/>.

CRULS, L. **Relatório Cruls: Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil**. 7ed. Brasília: Senado Federal. 2012 p. 17 – 21.

FUINI LABIGALINI, L. Circuitos turísticos no Brasil: governança e políticas públicas. **Revista Geográfica Venezolana**, v. 55 p. 45-67, 2014. <https://www.redalyc.org/pdf/3477/347732465003.pdf>.

LIMA, B. L. **Estrada Geral do Sertão: potenciais turísticos de um caminho quase esquecido**. Dissertação de Mestrado. UnB. Brasília: 2015. p. 108 – 112.

MELO, D. **Trilhas de Longo Curso conectam paisagens do Brasil**. Brasília: ICMBIO, 2018. <http://www.icmbio.gov.br>

MELO-SILVA, M. R; MELO, G. A. P; GUEDES, N. M. R. Unidades de Conservação: uma reconexão com a natureza, pós COVID-19. **Revista Brasileira de Educação Ambiental**, v. 15 p. 347-360, 2020.  
DOI: <https://doi.org/10.34024/revbea.2020.v15.10859>.

MENDONÇA, J. **Desafios, oportunidades e recomendações para o fomento ao cicloturismo nas costas do cacau e descobrimento – Sul da Bahia**. Dissertação de Mestrado. IPE: Serra Grande: 2017. p. 43 – 44.

MTUR. **Marcos Conceituais**. Brasília: MTUR, 2006.  
[http://www.turismo.gov.br/export;sites;default;turismo;o\\_ministerio;publicacoes;downloads\\_publicacoes;Marcos\\_Conceituais.pdf](http://www.turismo.gov.br/export;sites;default;turismo;o_ministerio;publicacoes;downloads_publicacoes;Marcos_Conceituais.pdf)

MTUR. **Programa de Regionalização do Turismo: ROTEIROS DO Brasil**. Brasília: MTUR, 2010.  
[http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o\\_ministerio/publicacoes/downloads\\_publicacoes/modulox20operacional\\_7\\_roteirizacao\\_turistica.pdf](http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/modulox20operacional_7_roteirizacao_turistica.pdf)

OMT. Organização Mundial do Turismo. **Turismo Internacional: uma proposta global**. 1ed. Porto Alegre: Bookmann, 2003. p. 17-38.

ONU. Organização das Nações Unidas. **Agenda 2030**. 1ed. Brasília: 2015. p. 1 – 49.

ONU. Memoria del secretario general sobre la labor de la Organización. **Asamblea General Documentos Oficiales**. Septuagésimo período de sesiones. Nueva York, Supl. n. 1, 2015. p. 9-11.

PIMENTEL, A. Comissão Exploradora do Planalto Central do Brazil. **Esboço da zona de 14.400 kilometros quadrados, demarcada no Planalto Central**

**do Brazil, para o distrito federal, mostrando os caminhamentos ligando Pyrenopolis, Santa Luzia e Formosa.** 1894. 1 mapa color. [https://library.artstor.org/asset/SS36794\\_36794\\_42647388](https://library.artstor.org/asset/SS36794_36794_42647388)

PIVATTO, M. A.C.; GUEDES N. M. R. **Observação de Vida Silvestre e Turismo Científico interagindo com a natureza.** In: Ecoturismo – nas trilhas da biodiversidade brasileira. Sabino, J. Org. Campo Grande: Natureza em Foco e Sebrae, 2012. p. 5 – 6.

RESENDE, J. C.; QUADROS, N. A. Cicloturistas na Estrada Real: perfil, forma de viagem e implicações para o segmento. **Revista Turismo em Análise**, v. 22, p. 168–194, 2011.

RODRIGUES, R. A. **O potencial do cicloturismo como negócio no Rio Grande do Norte.** Natal: UFRN, 2004. p. 12 - 53.

ROLDAN, T.R. **Cicloturismo: planejamento e treinamento.** Campinas: UNICAMP, 2000. p. 6 – 38.

SALDANHA, L.; CASTRO, J.; SOUZA, H. A. S.; TELLES, R.; GARCIA, E.; 35 AMARAL, J. P.; BALASSIANO, R. **O Cicloturista Brasileiro 2018: relatório geral.** Rio de Janeiro: COPPE-UFRJ, 2019. <http://planett.com.br/ocb18/>.

SALDANHA, L.; FREITAS, L.; BALASSIANO, R.; FRAGA, C. Cicloturismo no planejamento integrado das cidades e o caso da região metropolitana de Curitiba. **Revista Turismo em Análise**, São Paulo, v. 31, n. 2, p. 296-315, 2020. <http://dx.doi.org/10.11606/issn.1984-4867>.

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 p. 72 – 96, 2021. <https://doi.org/10.17648/raoit.v15n3.7158>.

SALDANHA, L.; CASTRO, J.; BALASSIANO, R. **II Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: circuitos de cicloturismo e unidades de conservação**. Rio de Janeiro: Coppe-UFRJ, 2021. p. 84.

SALDANHA, L.; SOUZA, H. A. S.; CASTRO, J.; BALASSIANO, R. **III Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: Governança para o desenvolvimento regional**. Rio de Janeiro: Coppe-UFRJ, 2021. p.

SEPÚLVEDA, J. J. O. **Potencial do Cicloturismo Rural e Urbano em Mato Grosso do Sul**. 2022, Tese de Doutorado. Campo Grande: Uniderp, 2022. p.21

SOARES, A. G. **Circuitos de Cicloturismo: manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros**. Florianópolis: Mcidades, 2010. p. 18 – 29. <http://www.clubedecicloturismo.com.br/artigos-1>

TEIXEIRA, C. M.; EDRA, F. P. M. Cicloturismo: Origem e conceito da palavra a partir de Koselleck. **Turismo, Visão e Ação**, Balneário Camboriú, v. 22, n. 2, 318-333, 2020. <http://dx.doi.org/10.14210/rtva.v22n2.p318-333>

UNWTO. 2017- **Annual Report**. Madrid: World Tourism Organization, 2018. <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284419807>.

VISCONTI G. **Região Centro-Oeste: desafios e perspectivas para o desenvolvimento sustentável**. Rio de Janeiro: BNDES, 2014. p. 254 -255.

## 6. Artigo I

### **Potencial do cicloturismo nos caminhos da Missão Cruls em Goiás** **Potential of cycle tourism on the paths of the Mission Cruls in Goiás** **Potencialidades del cicloturismo en los caminos de la Misión Cruls en Goiás**

#### **Resumo**

Objetivou-se analisar as estradas percorridas pela comissão exploratória Cruls no século XIX, onde demarcou em terras goianas a área para o Distrito Federal – DF e comparar com as estradas atuais, além do resgate de fragmentos, memórias históricas e culturais, impressas nas comunidades locais. Para promover a implantação de um produto cicloturístico a partir do diagnóstico da atratividade turística das cidades goianas, localizadas nas franjas do DF, produto este denominado Caminho Missão Cruls, que aparece enquanto vetor de conexão entre estradas com roteiros estabelecidos nacionalmente: Caminho de Cora Coralina e Estrada Real. Esta pesquisa demonstra a necessidade de ações em políticas públicas, privadas e mobilização de comunidades para divulgar o Caminho Missão Cruls em perspectiva nacional, ao tempo que promove o desenvolvimento econômico e conserva o cerrado da região metropolitana de Brasília.

**Palavras-chave:** Roteiro turístico em Goiás; Caminho Missão Cruls; Missão Exploratória Cruls; Turismo; Cultura.

#### **Abstract**

The objective was to analyze the roads traveled by the Cruls exploratory commission in the 19th century, where the area for the Federal District - DF was demarcated in Goiás lands and compare with the current roads, in addition to the rescue of fragments, historical and cultural memories, printed in local communities. To promote the implementation of a cycle tourism product based on the diagnosis of the tourist attractiveness of the cities in Goiás, located on the fringes of the DF, a product called Cruls Mission Path, which appears as a connection vector between roads with nationally established routes: Cora Coralina Path and Royal Road. This research demonstrates the need for actions in public and private policies and community mobilization to publicize the Cruls Mission Path in a national perspective, while promoting economic development and conserving the cerrado of the metropolitan region of Brasília.

**Keywords:** Tourist itinerary in Goiás; Cruls Mission Path; Cruls Exploratory Mission; Tourism; Culture.

#### **Resumen**

El objetivo fue analizar los caminos recorridos por la comisión exploradora Cruls en el siglo XIX, donde se delimitó el área del Distrito Federal - DF en tierras de Goiás y compararlos con los caminos actuales, además del rescate de fragmentos, históricos y culturales recuerdos, impresos en las comunidades locales. Promover la implementación de un producto de cicloturismo a partir del diagnóstico del atractivo turístico de las ciudades de Goiás, ubicadas en la periferia del DF, producto denominado Camino Misión Cruls, que aparece como un vector de conexión entre vías con recorridos establecidos a nivel nacional: Camino de Cora Coralina y Camino Real. Esta investigación demuestra la necesidad de acciones en políticas públicas y privadas y de movilización comunitaria para divulgar el Camino Misión Cruls en una perspectiva nacional, promoviendo el desarrollo económico y la conservación del cerrado de la región metropolitana de Brasília.

**Palabras clave:** Itinerario turístico en Goiás; Camino de la Misión Cruls; Misión Exploratoria Cruls; Turismo; Cultura.

## INTRODUÇÃO

O cicloturismo como um segmento indutor de práticas solidárias de gestão turística, vem se destacando nacional e internacionalmente, articulando interesses e conhecimentos particulares de lugares urbanos e rurais, utilizando a bicicleta na perspectiva da sustentabilidade e intercâmbio sociocultural, com a necessária proteção do meio ambiente (CARVALHO e SOUSA, 2022).

A cadeia produtiva do cicloturismo permite a valorização da cultura material e imaterial, o resgate de atividades típicas, o intercâmbio cultural entre turistas e moradores, a conservação do patrimônio histórico e da biodiversidade, a consciência da população local e turistas sobre conservação do meio ambiente e a publicidade em atrativos ecológicos, culturais e históricos (SOARES, 2010).

A implantação do cicloturismo nas cidades tem por vantagem a diversificação da economia regional, a criação de micro e pequenas empresas, a geração de emprego e renda, qualificação profissional, a fixação das comunidades locais e o fortalecimento de vínculos sociais (SOARES, 2010).

Destacam-se benefícios de perspectivas ambientais e sociais, como a redução da emissão de poluentes aéreos e sonoros, reutilização de recursos e vias já existentes, bem como reflexos na qualidade de vida (NTA, 2007).

O uso da bicicleta reivindica políticas públicas e infraestrutura urbana para a circulação e transporte, seja como instrumento de lazer e/ou veículo de cicloturismo, investimentos no planejamento e estímulos ao uso da bicicleta, contribui para a geração de empregos e instiga maior participação social e política (SERRANO, 2015).

Os caminhos ou rotas podem ser subdivididos conforme sua extensão e caracterizadas como pequena, média ou longa. Podem ser implantadas como geração de renda para a comunidade local como atrativo turístico (MELO, 2018).

Brasília e a região metropolitana possuem uma diversidade de rotas e circuitos oficiais de média e pequena extensão, utilizados por caminhantes e ciclistas de variadas modalidades (LIMA, 2015). Nesse panorama surge uma necessidade de realização de viagens sob a bicicleta, em grandes trajetos, realizados por cicloturistas e cicloviajantes. A partir desta demanda, é possível observar percursos oficiais em todo o território brasileiro, ainda desconectados, a exemplo dos Caminhos do

Planalto Central no Distrito Federal como o Caminho de Cora Coralina em Goiás e Estrada Real que abrange os Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro. Conectados, esses roteiros apresentam maior atratividade para a prática do turismo rural e amplia o uso pelo segmento cicloturístico nas cidades, que podem atender melhor os viajantes com infraestrutura adequada.

A demarcação do Caminho Missão Cruls, surge da necessidade de integração de roteiros nacionais com o intuito de fomentar economicamente as regiões sul e sudoeste do Distrito Federal, com foco nas cidades goianas do entorno, que apresentam infraestrutura turística adequada. Logo este artigo tem como objetivo analisar as estradas percorridas pela comissão exploratória Cruls no século XIX, onde demarcou em terras goianas a área para o Distrito Federal – DF e comparar com as estradas atuais.

## **Material e Métodos**

Para a análise do Caminho Missão Cruls enquanto proposta de um roteiro cicloturístico, foi realizada uma pesquisa bibliográfica, de caráter exploratório e descritivo em livros, artigos e trabalhos acadêmicos na base do Google acadêmico e CAPES periódicos.

O Caminho Missão Cruls tem o ponto inicial na cidade de Corumbá de Goiás, cidade base do Caminho de Cora Coralina, com rumo a sudeste, perpassa o Distrito de Olhos D'Água (Alexânia), Santo Antônio do Descoberto, Novo Gama, Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental, Luziânia e finaliza em Cristalina ainda no estado de Goiás, observado na Figura 1.

Para esta pesquisa, foi realizado o levantamento bibliográfico sobre a temática ecoturismo/cicloturismo, história e cultura em Goiás e Distrito Federal e desenvolvimento regional, buscando a base teórica, permitindo aprofundar no tema de pesquisa.

A Goiás Turismo apresenta o programa de regionalização do turismo no estado a partir de 2003 onde perdurou o sistema de fórum, dividindo o estado em

regiões de relevância turística e com foco na região Ouro e Cristais que compreende a totalidade das cidades assistidas pelo Caminho Missão Cruls (Figura 2), GOIÁS TURISMO (2022).

Figura 2. Região do Ouro e Cristais, municípios do Caminho Cruls



Fonte: Goiás Turismo (2022)

Para resgatar o antigo caminho percorrido pela Missão Cruls foram analisados os mapas originais, os quais foram sobrepostos aos mapas atuais, utilizando o Google Earth, trabalhado em estradas tanto urbanas quanto rurais que comportem o atendimento aos possíveis usuários do roteiro.

Para efetivar a rota integradora – Caminho Missão Cruls, por meio da análise do potencial turístico da região, com destaque aos atrativos históricos, culturais e naturais tendo como marco inicial a cidade de Corumbá de Goiás: base do Caminho de Cora Coralina e marco final em Cristalina – GO: base para integração com a Estrada Real faz-se fundamental a produção de um mapa ilustrativo do Caminho Missão Cruls, determinando um novo roteiro para caminhada e cicloturismo/cicloviação,

conectando aos roteiros oficiais: Caminho de Cora Coralina em Goiás e Estrada Real em Minas Gerais/Rio de Janeiro.

O registro do caminho ocorre em duas expedições que compreende o trajeto proposto, sendo utilizado em primeiro momento um veículo automotor e por último a bicicleta, como ferramentas auxiliares, utilizou-se o GPS em aplicativo denominado *Wikiloc*, que marca a quilometragem e altimetria do percurso e máquina fotográfica para ilustração dos locais vocacionados ao turismo. Esses dados foram compilados no *software* QGIS para a confecção do Mapa, produto desta pesquisa.

## **Resultados e Discussões**

### **Estrada velha e estrada nova**

Buscando um pouco na história do Brasil, é preciso atentar aos anos 1950, quando da construção de Brasília, dentre muitas transformações, cabe frisar a importância das estradas e rodovias que foram abertas cerrado adentro, com a função de interligar a capital federal ao restante do país e inicialmente às regiões sul e sudeste, de onde vinham os insumos para as obras.

Quando da demarcação das rodovias federais: BR-040 e BR-050, alguns trechos por onde as antigas estradas passavam foram suprimidas ou sobrepostas, e ainda em locais onde surgiram algumas cidades. As estradas antigas que recortavam o Distrito Federal, com grandes trechos localizados em Luziânia e Cristalina, datadas sua fundação ainda no período colonial, contemplam relevante acervo histórico construído, observados pela comissão exploradora Cruls (Figura 3).

A região pesquisada apresenta atratividade ecoturística em recursos naturais, patrimônio cultural e arquitetônico (material e imaterial), infraestrutura de acesso e vias, hospedagem e alimentação.

**Figura 3. Acampamento da Missão Cruls no Arraial de Santa Luzia (Luziânia)**



Fonte: Imagem do Arquivo Público do Distrito Federal Goiás – DF (2022)

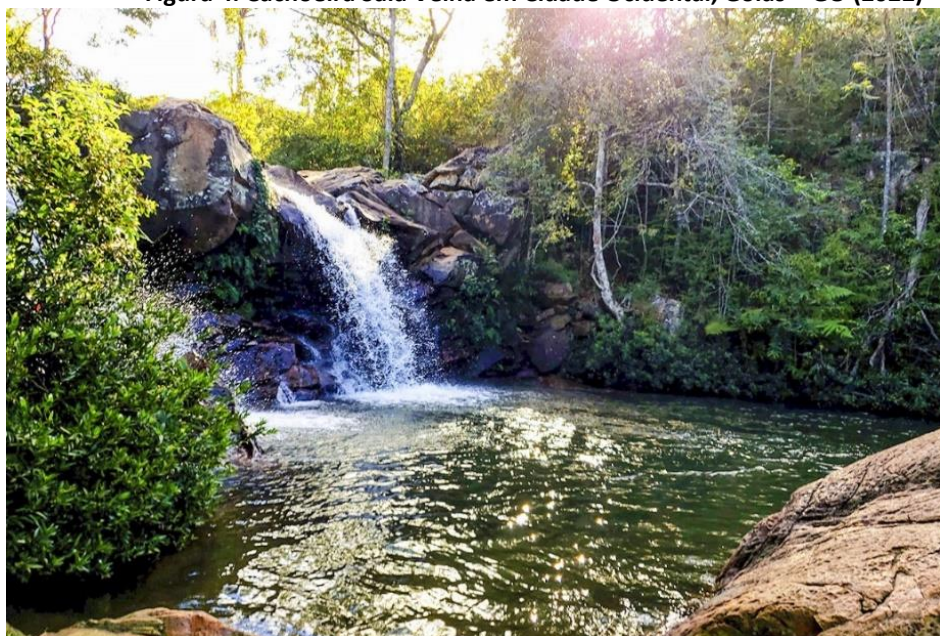
### **Recursos Naturais**

Segundo Santos (2022), a Declaração de Política de 2002, firmada na Cúpula Mundial sobre Desenvolvimento Sustentável, em Joanesburgo, versa sobre o desenvolvimento econômico, social e proteção ambiental enquanto pilares interdependentes e mutuamente sustentadores, sobre os quais se constrói o desenvolvimento sustentável.

Goiás e Distrito Federal estão inseridos no bioma Cerrado, composto por diversidade de rios, córregos, ribeirões, cachoeiras, sítios arqueológicos, patrimônio histórico, com potencial para incremento na economia das áreas rurais e urbanas, refletido na qualidade de vida das comunidades, tangenciando atividades turísticas que estimulam a fixação dos moradores nas cidades de origem, com renda voltada a diversidade de atividades sustentáveis e turísticas, bem como a conservação do meio ambiente.

A Cachoeira Saia Velha (Figura 4) pertence ao Balneário Águas Correntes, sendo muito frequentada pelos moradores de Brasília, Valparaíso e Cidade Ocidental, possui infraestrutura adequada ao turista e permeia a história do Distrito Federal, onde na mesma área, fica inserida a 1ª Usina Hidroelétrica da capital Federal, que foi responsável pela iluminação do aeroporto.

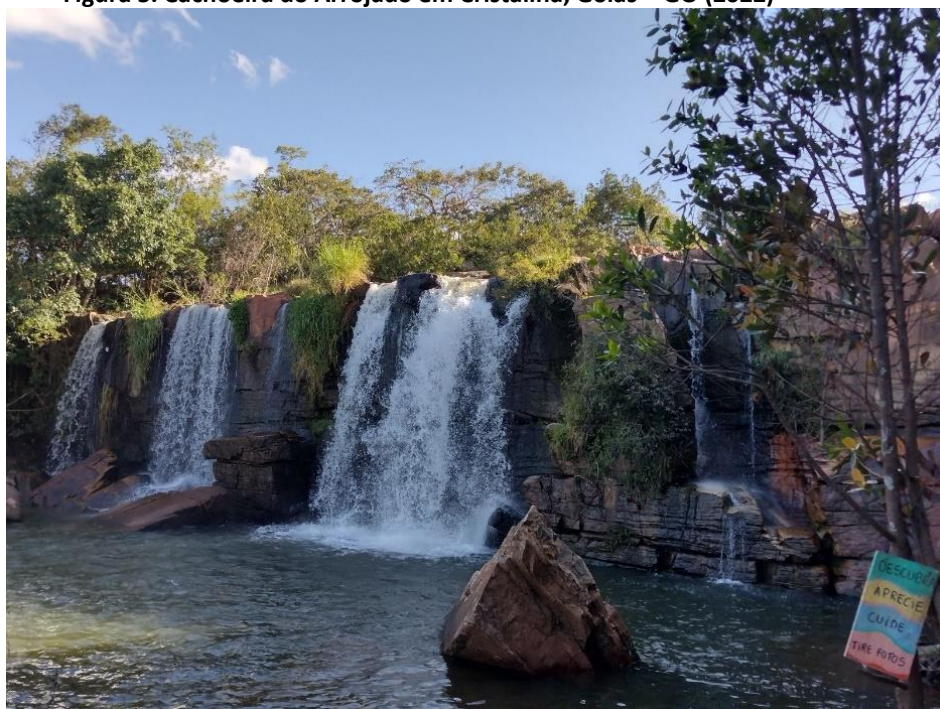
**Figura 4. Cachoeira Saia Velha em Cidade Ocidental, Goiás – GO (2022)**



Fonte: Águas Correntes (2022)

A cidade de Cristalina possui diversas cachoeiras e balneários que atendem os turistas locais e incluídas no roteiro pode ser explorada a cachoeira do Arrojado (Figura 5), Praia das Lajes, Lagoa dos Cristais, cachoeiras em áreas particulares como a cachoeira do Topázio e cachoeira dos Borella.

**Figura 5. Cachoeira do Arrojado em Cristalina, Goiás – GO (2022)**



Fonte: Foto de Thaís Costantin

### **Patrimônio Histórico, Cultural e Arquitetônico (material e imaterial)**

A proteção do patrimônio local recebe incentivos para conservação das tradições culturais e suas identidades. O turismo cultural, apontado por Josep Ballart Herum, versa a indústria turística e cultural como caminhos possíveis para garantia do desenvolvimento sustentável. Assim, a planificação turística, com a colaboração de administrações pública e privada, o fomento da comercialização de produtos e serviços culturais podem oportunizar o desenvolvimento social e econômico, garantir a ação de mecanismos autossustentáveis de preservação dos bens materiais e imateriais dos povos ibero-americanos (PELEGRINI, 2006).

O Arraial de Santa Luzia (atual cidade de Luziânia) fundado no ano de 1746 pelos bandeirantes, que compreendia uma extensão territorial que se limitava a norte com Arraial dos Couros (atual cidade de Formosa) e Arraial de São Sebastião da Serra dos Cristais (atual cidade de Cristalina) ao sul. Ao longo do tempo, Luziânia foi cedendo suas terras e surgindo novos municípios: Santo Antônio do Descoberto, Novo Gama, Valparaíso de Goiás e Cidade Ocidental, bem como grande parte do atual Distrito Federal e por onde a Missão Cruls andou, quando da realização de pesquisas no ano de 1892 (CODEPLAN, 2022).

Neste cenário, Cristalina e Luziânia aparecem como maior potencial turístico da região, em extensão territorial, com cerrado preservado em biodiversidade e recursos hídricos – cachoeiras, rios e lagos; acervo material e simbólico do casario colonial e representado pela Igreja do Rosário (Figura 6); práticas socioculturais; suporte de comércio e serviços para os cicloturistas (CODEPLAN, 2022).

**Figura 6. Igreja Nossa Senhora do Rosário em Luziânia – GO (2022)**



Fonte: Foto de Thaís Costantin

As cidades de Novo Gama, Valparaíso e Cidade Ocidental, ofertam infraestrutura hoteleira e alimentação, comportando o turismo gerado pela instalação do Caminho Missão Cruls. O povoado Mesquita (antigo quilombo), localizado em Cidade Ocidental, com casas coloniais preservadas e prática sociocultural, como a produção da marmelada artesanal, tradição desta comunidade, elevando a memória individual e coletiva (Figura 7).

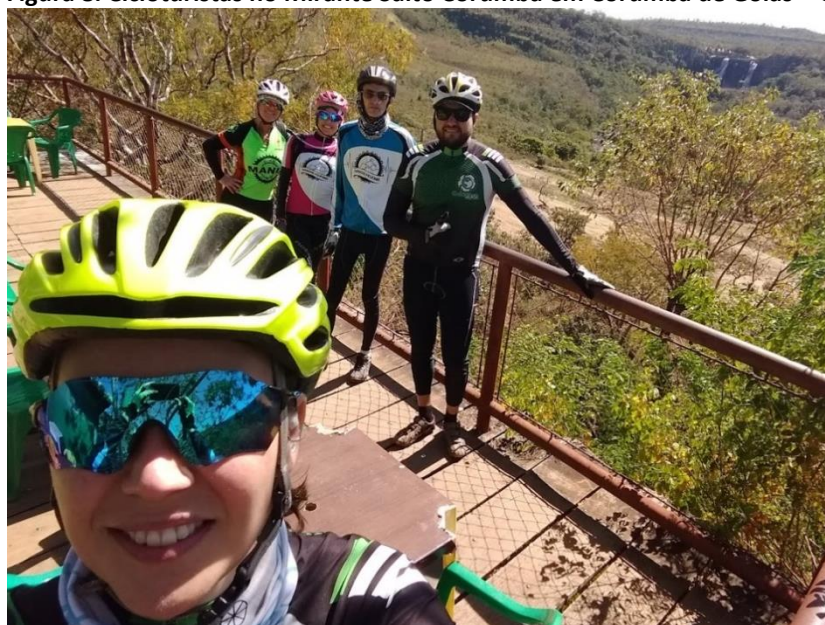
**Figura 7. Comunidade Quilombola Mesquita em Cidade Ocidental – GO (2022)**



Fonte: Foto de Thaís Costantin

O Distrito de Olhos D'Água (cidade de Alexânia) e Santo Antônio do Descoberto, possuem peculiaridades de cidades goianas, onde o viajante percebe melhor o patrimônio imaterial de Goiás, tanto na hospitalidade, quanto na gastronomia e artesanato. Corumbá de Goiás, integra o Caminho de Cora Coralina e de relevante valor nacional, ilustra nesta pesquisa, o marco inicial do novo caminho proposto com seu atrativo ambiental mais relevante – Cachoeira Salto Corumbá (Figura 8).

**Figura 8. Cicloturistas no Mirante Salto Corumbá em Corumbá de Goiás – GO (2022)**



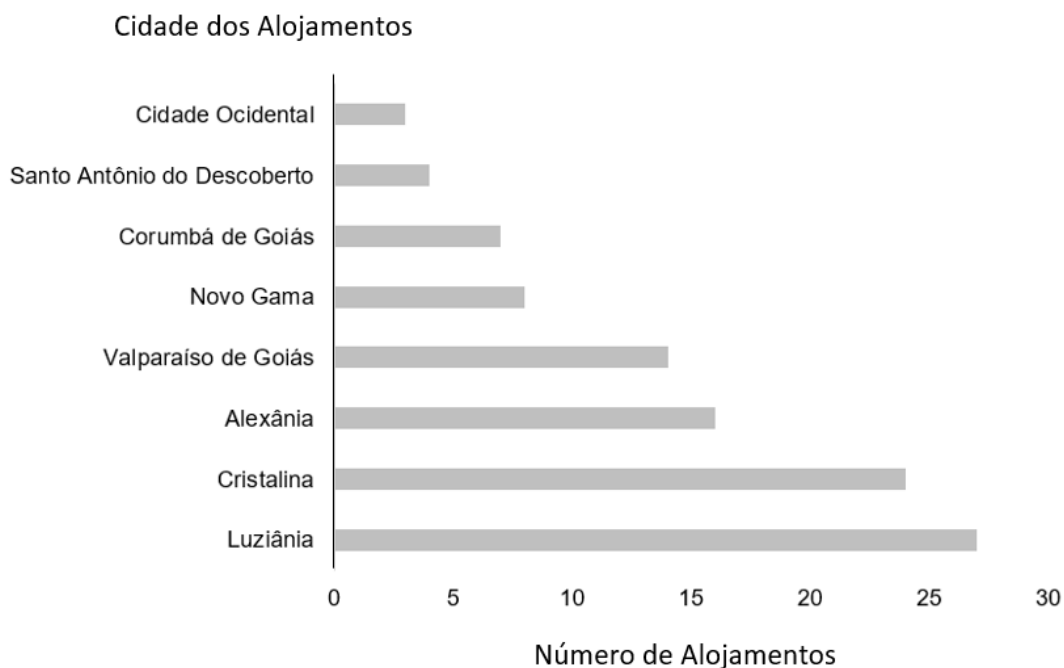
Fonte: Foto de Thaís Costantin

### **Hospedagem e alimentação**

A rede hoteleira que compõe as cidades contempladas pelo roteiro, atende as necessidades do cicloturista ou caminhante que pretende conhecer a região. Conforme observado na Figura 9.

A proposta de implantação do roteiro Missão Cruls, promove o desenvolvimento da economia dessas cidades e gera o turismo, agregando valores ainda não explorados na região. Unindo-se a políticas de governança para desenvolvimento do turismo, com foco em comunidades, conectando atividades existentes ou com potencial de fomento, convertido em capital territorial – recursos que fundamentam o desenvolvimento da cidade e região.

**Figura 9. Quantitativo de hotéis em Goiás – 2019**



Fonte: Observatório do Turismo – GO

A prática do cicloturismo integra o usuário ao meio rural, que busca qualidade de vida e a experiência adquirida com o uso da bicicleta - meio de transporte ativo, integrador da paisagem, em velocidade suficiente que propicia a contemplação do caminho e toda a natureza que o envolve, ao tempo que garante o desenvolvimento sustentável das comunidades.

### **Infraestrutura e vias**

O Caminho Missão Cruls encontra-se em sua maior parte em áreas rurais, estradas carroçáveis e de fácil acesso, utilizada por caminhantes e ciclistas, contemplada por fragmentos de Cerrado e é possível observar que a região não possui áreas impactadas, como erosões e solo desprovido de vegetação (Figura 10).

**Figura 10. Estrada carroçável – área rural de Novo Gama, Goiás – GO (2022)**



Fonte: Imagem cedida por Simone Pimentel (2022)

A consolidação do turismo é favorecida devido à localização geográfica, a proximidade dos centros urbanos como Goiânia e Brasília, cidades de médio porte como Valparaíso, Luziânia e Cristalina e com mobilidade dos visitantes, de fácil acesso às importantes rodovias e aeroportos.

O acesso aos atrativos como cachoeiras, lagos e áreas contemplativas do bioma cerrado é facilitado, sendo pontos turísticos locais consolidados. Nos povoados e sede das cidades, o turista tem acesso à gastronomia local e hospedagem, possibilitando a vivência do cicloturismo naquelas localidades.

O cicloviajante tem a oportunidade na observação das paisagens, estradas e o cotidiano do homem do campo, com as particularidades do povo goiano, ao interagir com os moradores locais, apreciar o ambiente, a ruralidade e cultura dos lugarejos. Segundo Saldanha (2019) em seu estudo, predomina no turismo de paisagem, o uso da bicicleta como modo de locomoção em todo o percurso como: prioritário (58,7%), seguido de carro (41,1%), seguido de ônibus regular (30,1%), de avião (18,8 %), de ônibus fretado (8,5%), de trem (4,4%), de barco (2,0%) e de van (1,9%). Com base nestas informações e na rota do Caminho Missão Cruis, é possível inferir que na cicloviação a preferência é pela locomoção com o uso da bicicleta em todo o trajeto.

Valparaíso de Goiás apesar de ainda não ser considerado um polo turístico da região, apresenta dentre as demais cidades, grande rede hoteleira, lojas de manutenção de bicicletas e robusta estrutura comercial para atendimento aos viajantes. Enquanto atrativo cultural, a cidade de Valparaíso, vocacionada também ao turismo religioso, apresentando ao cenário nacional a Igreja Nossa Senhora de Fátima, que possui uma das maiores cúpulas do país, com 60 metros de altura (Figura 11).

**Figura 11. Igreja Nossa Senhora de Fátima - Valparaíso de Goiás**



Foto: Imagem cedida pela Prefeitura de Valparaíso – GO (2022)

Ao observar a Tabela 1, a cidade de Valparaíso de Goiás, demonstra seu potencial turístico, bem como a região sul do Distrito Federal que apresenta infraestrutura compatível, em locais adequados de hospedagem, alimentação e demais serviços necessários ao atendimento do cicloviajante e cicloturista.

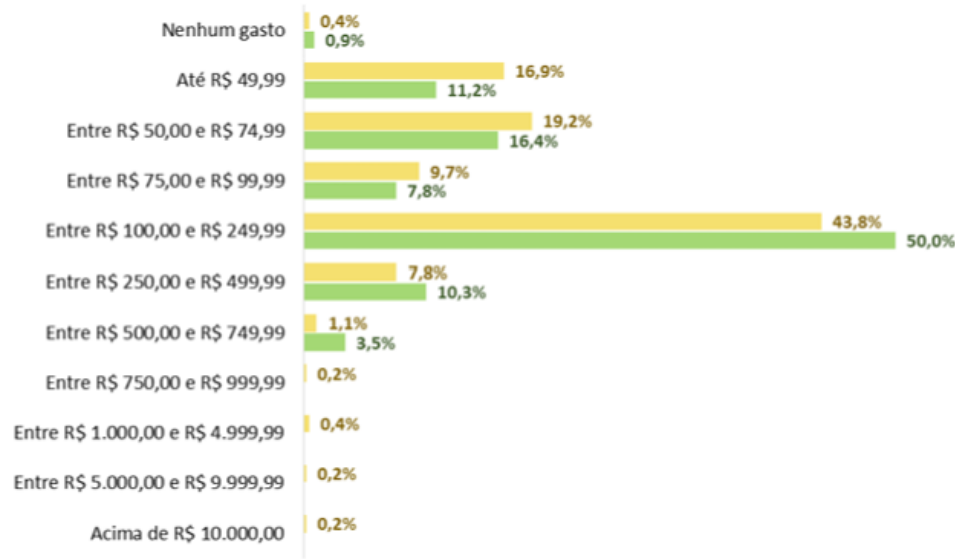
Tabela 1. Principais cidades no estado de Goiás que arrecadam ICMS em atividades características do turismo – ACTs em 2019

| Rank | Município                  | Arrecadação ICMS (R\$) |
|------|----------------------------|------------------------|
| 1    | Goiânia                    | 86.424.196,50          |
| 2    | Rio Quente                 | 10.855.867,34          |
| 3    | Caldas Novas               | 10.779.203,90          |
| 4    | Anápolis                   | 6.199.077,15           |
| 5    | Aparecida de Goiânia       | 3.915.198,47           |
| 6    | Rio Verde                  | 2.857.534,88           |
| 7    | <b>Valparaíso de Goiás</b> | 2.699.956,95           |
| 8    | Abadiânia                  | 2.418.840,19           |
| 9    | Catalão                    | 2.124.954,70           |
| 10   | Itumbiara                  | 1.679.015,04           |

Fonte: Observatório do Turismo do Estado de Goiás (2020)

O cicloviajante locomove-se pelo território de maneira espontânea, optando por conhecer os lugares em ritmo mais lento e convivendo com a cultura local, contribuindo sobremaneira com o desenvolvimento do setor turístico, pois a experimentação dos locais, gera gastos consideráveis ao dia, conforme demonstrada na Figura 12.

Figura 12. Gastos diários do cicloviajante



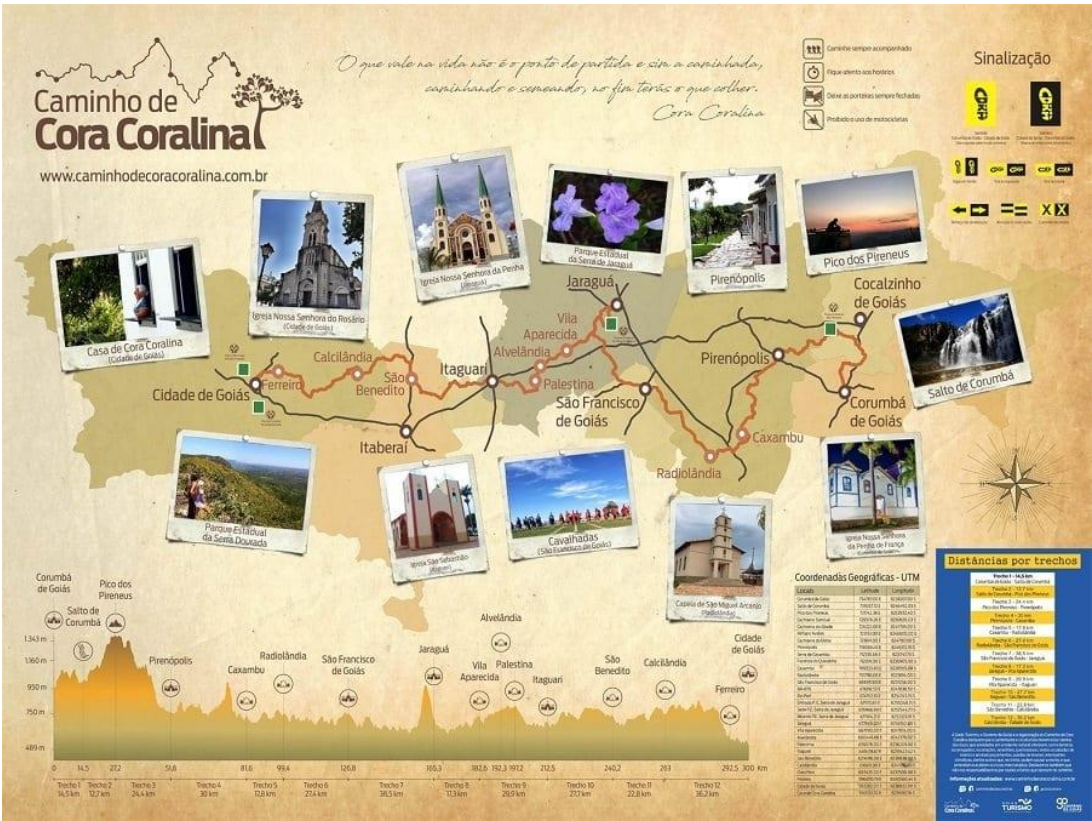
Fonte: SALDANHA (2019)

Possibilidades pelo caminho

As Políticas Públicas que envolvem o cicloturismo no estado de Goiás, demonstram algum avanço, por meio da divulgação nacional do roteiro de Caminho de Cora Coralina (Figura 13). Segundo Carvalho e Sousa (2022), evidencia-se a

ausência de iniciativas que promovam a mobilidade, uso da bicicleta como meio de locomoção sustentável, instituições que articulem o turismo rural no desenvolvimento de regiões metropolitanas e ausência de roteiros oficiais integrativos do cicloturismo.

Figura 13. Mapa do Caminho de Cora Coralina



Fonte: Caminho de Cora Coralina (2018)

O caminho de Cora Coralina apresenta recursos naturais, povoados e diversidade de atrativos em uma rota pelo coração do Brasil. O Caminho de Cora Coralina é uma trilha de longo curso com aproximadamente 300 km de extensão, que cruza as cidades históricas de Corumbá de Goiás, Pirenópolis, São Francisco de Goiás, Jaraguá e a Cidade de Goiás, abrangendo ainda os municípios de Cocalzinho de Goiás, Itaguari e Itaberaí. O projeto foi idealizado em 2013, com o propósito de interligar os municípios, fazendas e atrações da região. Contemplando antigos caminhos, em expedição turística experienciada tanto por viajantes caminhando ou pedalando (OBSERVATÓRIO DO TURISMO DE GOIÁS, 2021).

### **Proposta do roteiro: Caminho Missão Cruls**

As cidades contempladas com o roteiro são: Corumbá de Goiás, Olhos D'Água (Distrito de Alexânia), Santo Antônio do Descoberto, Novo Gama, Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental, Luziânia e Cristalina, cidade goiana que se limita a Paracatu – MG, perfazendo um total de 332 km de extensão.

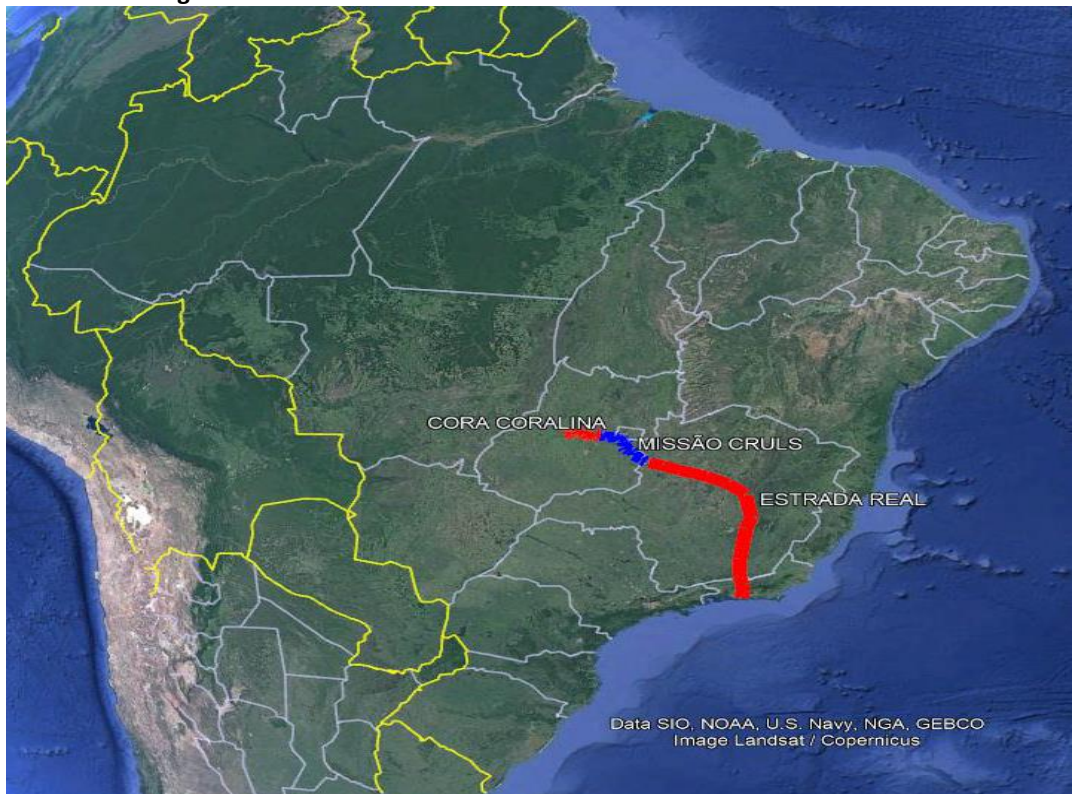
A memória da rota Missão Cruls, além da estrada propriamente dita, resquícios de um caminho que já não existe mais, ora por fracionamento de propriedades, ora por sobreposição de estradas asfaltadas, definiu-se atrativos turísticos ao longo do caminho proposto, de relevante valor histórico, cultural e natural. Em Corumbá de Goiás, é apresentada a cachoeira do Salto Corumbá, em Olhos D'Água, a riqueza imaterial de sua população em feiras livres, costumes e gastronomia goiana, em Valparaíso de Goiás a imponência da Igreja Nossa Senhora de Fátima e interessante cidade para hospedagem, serviços e alimentação, a Cidade Ocidental com a comunidade quilombola Mesquita e a cachoeira Saia Velha, Luziânia com a arquitetura colonial e Cristalina com enorme riqueza natural representada pelas Cachoeiras do Arrojado e Balneário Praia das Lajes.

Após análise das informações, o diagnóstico da expedição que percorreu as estradas asfaltadas e carroçáveis, sendo necessário:

- a) Pequenas correções de percurso;
- b) Manutenção de estradas rurais;
- c) Cooperação das comunidades e
- d) Demarcação do roteiro.

Torna possível a integração do Caminho Cruls aos roteiros oficiais: Caminho de Cora Coralina e Estrada Real, ilustrados na Figura 14.

**Figura 14. Caminho Missão Cruls – conector Cora Coralina à Estrada Real**



Fonte: Elaborado pelos autores

Observando a Figura 14, identifica-se os três roteiros conectados e a importância do Caminho Missão Cruls para integração de corredores nacionais em grande escala e em consequência a promoção do desenvolvimento de maneira sustentável em cidades goianas contempladas pelo roteiro. A região onde está inserida as cidades, possui infraestrutura urbana, oferta de alimentação, hospedagem, serviços, acesso por rodovias federais, aeroporto internacional de Brasília, atendendo a nova demanda turística, agregadora do caminho proposto.

Havendo a necessidade em unir esforços da iniciativa privada ao poder público, como mola propulsora do desenvolvimento almejado nesse projeto. Ao promover o envolvimento do poder público, em suas três esferas (municipal, estadual e federal) se estimula as práticas cicloturísticas, com a inserção de planos de desenvolvimento com novas rotas e circuitos, o que vem ocorrendo a bastante tempo na Europa e Estados Unidos da América.

Excetuando Corumbá de Goiás, as demais cidades contempladas pelo roteiro, não são categorizadas como polo turístico, porém vocacionadas, atendendo bem a prática do cicloturismo. Precisam ser apresentadas ao poder público, sensível as

necessidades iminentes daqueles locais, dando luz aos recursos diagnosticados e os converta em atrativos turísticos.

Observando o panorama turístico no país, com foco no cicloturismo aparece neste trabalho, enquanto desafio para ampliação do segmento na região centro-oeste.

### **Considerações Finais**

O Caminho Missão Cruls propõe a conectividade do Caminho de Cora Coralina à Estrada Real: longos percursos em atividade no país. Agrega valores e apresenta o potencial econômico de cidades goianas próximas ao Distrito Federal, promovendo a integração das Trilhas Coloniais de Goiás até Minas Gerais, imprimindo a importância no desenvolvimento regional daqueles municípios, sendo protagonistas no cenário nacional do segmento turístico.

De vocação similar ao cenário desses caminhos, no que tange aos aspectos relacionados de natureza única dos municípios e patrimônio cultural, onde é proporcionado aquelas comunidades tradicionais, o resgate da identidade e elevar o sentimento de pertencimento ao local de origem.

O potencial de inserção de práticas relacionadas ao cicloturismo na região metropolitana sul e sudoeste do Distrito Federal, permite uma conversa entre viajante e populações locais, por meio da experimentação histórica, cultural e ambiente local, oportunizadas pela viagem de bicicleta.

Os benefícios resultantes sobressaem aos econômicos, onde as comunidades rurais organizadas, tem a possibilidade de ofertar serviços e produtos ligados ao receptivo singular, decorrente de trocas sociais, vivenciadas pelos cicloturistas.

A coesão entre políticas públicas, privadas e comunitárias faz-se fundamental ao estimular o segmento produtor do cicloturismo e o trabalho contínuo com lideranças locais na elevação da identidade goiana, refletido no desenvolvimento socioeconômico por meio das variadas práticas do turismo.

Pretende-se com esses resultados subsidiar políticas públicas municipais, estaduais e federais, envolvendo a iniciativa privada e comunidades locais em ações

que promovam a divulgação do Caminho Missão Cruls, sua integração aos grandes roteiros, bem como a conservação do cerrado goiano.

### **Agradecimentos**

O presente trabalho foi realizado com apoio da Universidade Anhanguera - UNIDERP, através de bolsa de mestrado para docentes.

### **Referências Bibliográficas**

Almeida, M.G. (2020). O Caminho de Cora Coralina – turismo literário ou marketing do turismo? Goiânia: 2021.

<https://www.revista.ueg.br/index.php/sapiencia/article/view/10083>

Amaral, J. P.; Balassiano, R. O Cicloturista Brasileiro 2018: relatório geral. Rio de Janeiro: COPPE-UFRJ, Rio de Janeiro: 2019. <http://planett.com.br/ocb18/>.

Carvalho, K. D & Sousa, R. O. C. (2022). Cicloturismo e vivências afetivas no meio rural: análise da rota Caldo de Cana, povoado São Raimundo (Maranhão, Brasil). *PASOS: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 20, 139-152.

Codeplan (2014). Delimitação do Espaço Metropolitano de Brasília (Área Metropolitana de Brasília). Nota Técnica nº 01. Brasília: 2022.

<https://www.codeplan.df.gov.br/area-metropolitana-de-brasilia-um-espaco-integrado/>

Cruls, L. (2012). Relatório Cruls: Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil. 7ed. Brasília: Senado Federal.

Lima, B. L. (2015). Estrada Geral do Sertão: potenciais turísticos de um caminho Quase esquecido. 2015. Dissertação (Mestrado do Centro de Excelência em Turismo – CET). Universidade de Brasília (UnB), Brasília. 159f.

Melo, D. (2018). Trilhas de Longo Curso conectam paisagens do Brasil.

Brasília: ICMBIO. <http://www.icmbio.gov.br>

NTA. (2007). National Transport Authority. *A strategy for the development of Irish Cycly Tourism: Conclusions Report*. Dublin: National Transport Authority.

Pelegriini, S. C. A. (2006). Cultura e Natureza: os desafios das práticas preservacionistas na esfera do patrimônio cultural e ambiental. *Revista Brasileira de História*, 6, 115-140.

Serrano, C.; Cesar, L. F. & Prado, M. C.(2015). *Cicloturismo: mobilidade, estilo de vida e experiência*. Barueri: Manole.

Santos, P. P. (2022). O artesanato em Coxim, Mato Grosso do Sul. Tese de Doutorado.

Campo Grande: Uniderp. P.29.Souares, A. G. (2010). *Circuitos de Cicloturismo: manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros*. Florianópolis: MCidades.

Souza, F. H. P. (2019). O ciclismo como incremento do turismo em Fortaleza: propostas de cicloturismo. Dissertação (Mestrado em Gestão de Negócios Turísticos). Centro de Estudos Sociais Aplicados, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza. 231f.

# GUIA TURÍSTICO



Thaís Costantin  
Higo José Dalmagro  
Rosemary Matias

# GUIA TURÍSTICO

Thaís Costantin<sup>1</sup>

Higo José Dalmagro<sup>2</sup>

Rosemary Matias<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Arquiteta e Urbanista, Mestre em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional, UNIDERP

<sup>2</sup>Biólogo, Professor do Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional, UNIDERP, Campo Grande - MS e do Mestrado em Ciências Ambientais Unic, Cuiabá - MT

<sup>3</sup>Química, Professora do Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional, UNIDERP, Campo Grande - MS e do Mestrado em Ciências Ambientais Unic, Cuiabá - MT



**Diretoria de Pós-Graduação Stricto Sensu e Pesquisa da Kroton Hélio**  
Hiroshi Suguimoto

**Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento**  
**Regional da UNIDERP**  
Higo José Dalmagro

**Mestrado em Ciências Ambientais**  
Jonathan Willian Zangeski

**Coordenador da área de Ciências Ambientais da Kroton**  
Osvaldo Borges Pinto Júnior

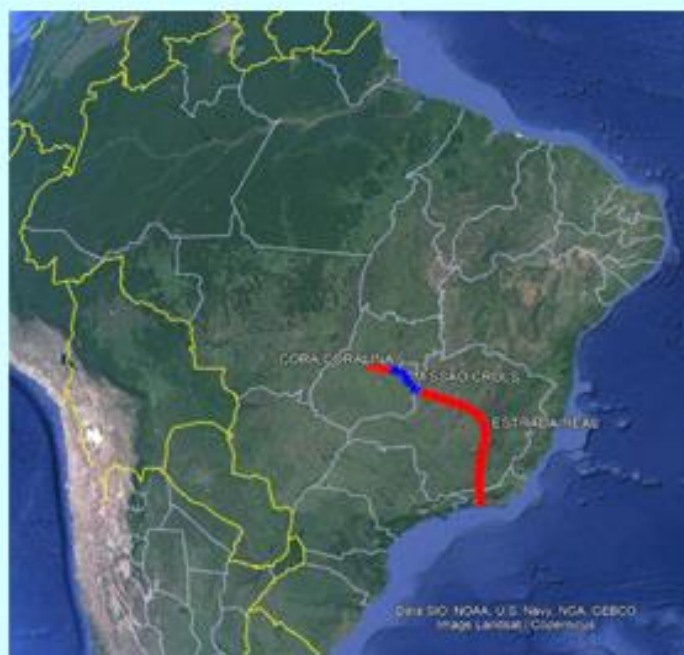
Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) Selma Alice  
Ferreira Ellwein – CRB 9/1558

Ficha catalográfica

# Caminho Missão Cruls Goiás Brasil



**Cachoeira Saia Velha em Cidade Ocidental.**  
Fonte: Águas Correntes (2022).



**Cachoeira do Arrojado em Cristalina.**  
Foto: Thaís Costantin.



**Igreja Nossa Senhora do Rosário em Luziânia.**  
Foto: Thaís Costantin.



**Comunidade Quilombola Mesquita em Cidade Ocidental.** Foto: Thaís Costantin



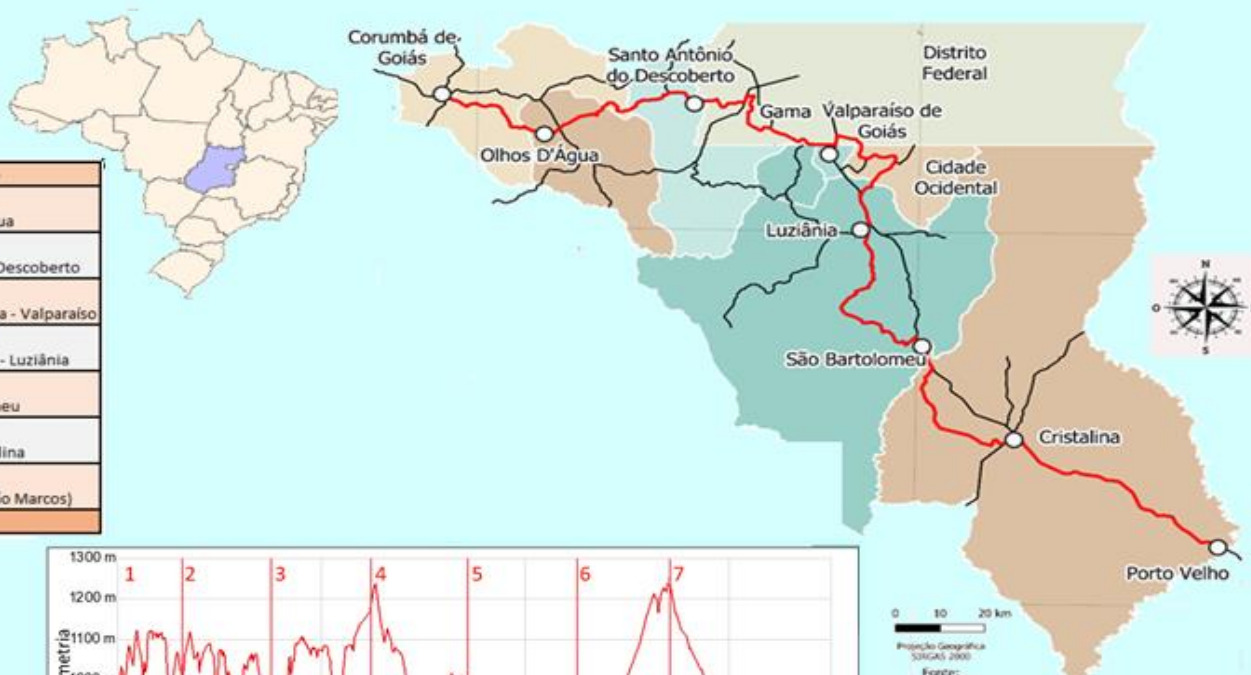
**Cicloturistas no Mirante Salto Corumbá em Corumbá de Goiás.** Foto: Thaís Costantin.



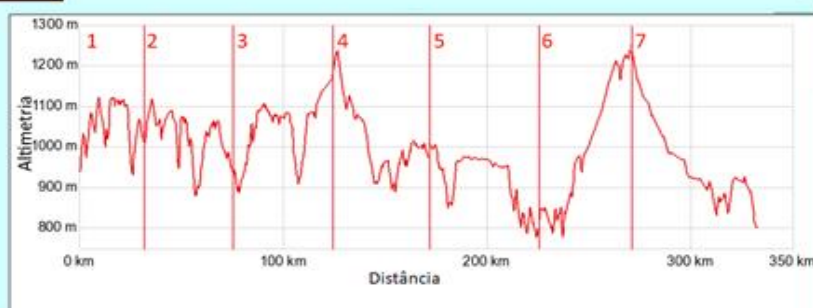
**Igreja Nossa Senhora de Fátima - Valparaíso de Goiás.**  
Foto: Prefeitura de Valparaíso - GO (2022).



**Estrada carroçável – área rural de Novo Gama.**  
Fonte: Simone Pimentel (2022).



| Distância por Trecho                                                 |
|----------------------------------------------------------------------|
| Trecho 1 - 31,76 km<br>Corumbá - Olhos D'Água                        |
| Trecho 2 - 43,50 km<br>Olhos D'Água - Sto Antônio do Descoberto      |
| Trecho 3 - 49,12 km<br>Sto Antônio do Descoberto - Gama - Valparaíso |
| Trecho 4 - 47,28 km<br>Valparaíso - Cidade Ocidental - Luziânia      |
| Trecho 5 - 53,61 km<br>Luziânia - São Bartolomeu                     |
| Trecho 6 - 45,48 km<br>São Bartolomeu - Cristalina                   |
| Trecho 7 - 61,55 km<br>Cristalina - Porto Velho (Rio São Marcos)     |
| <b>Total 332,30 km</b>                                               |



0 10 20 km  
Projeção Geográfica  
SADGAS 2000  
Fonte:  
EG (2022); Autor (2022)

## **7. Conclusão Geral**

Durante a realização desta pesquisa, apresentou-se o cicloturismo como indutor de valores econômicos e sociais, que permite a integração entre viajantes e comunidades. Elevando potenciais turísticos de cidades pouco expressivas na região sul e sudoeste do Distrito Federal - DF.

Vivências junto à ruralidade e experimentações socioculturais pelo turista resulta numa troca saudável com as comunidades tradicionais envolvidas, que podem ofertar produtos e serviços singulares.

Essa prática é percebida em cidades do Brasil que possuem roteiros oficiais, onde a cadeia produtiva comporta o setor do cicloturismo, promove o turismo através dos patrimônios históricos e por consequência resulta no desenvolvimento daquela região; tais fatores são observados em cidades mineiras e cariocas por onde os trajetos da Estrada Real foram identificados, bem como cidades goianas que envolvem o Caminho de Cora Coralina. Constata-se que a região metropolitana do DF tem vocação para o cicloturismo e vetores que englobam a economia local voltadas à cultura local e ambiente natural do cerrado.

Roteiros do cicloturismo acontecem sem pretensões econômicas e apontam a curto prazo a inserção do turismo nessas cidades. Apreendeu-se que o planejamento de percursos para a prática do cicloturismo, permite a experiência do turismo ao tempo que promove maior senso de pertencimento dos moradores aos locais de origem. A bicicleta enquanto meio de transporte não-poluente, insere-se diretamente em ações ecoturísticas, experimentadas pelo visitante que busca apreender a história de locais que ofertam cultura e afetividade.

O roteiro denominado Caminho Missão Cruls apresenta perfeita conexão com os percursos: Caminho de Cora Coralina e Estrada Real. Possui características históricas, culturais e ambientais para estruturar o produto cicloturístico proposto, necessitando de articulações públicas e privadas com o envolvimento de comunidades tradicionais, a partir do mapeamento integrativo das três rotas elencadas.