ROTAS DO MOTOTURISMO DE SÃO PAULO

NOVEMBRO 2026



Mototurismo

Um estilo de viver São Paulo
e suas cidades além do óbvio

Caminhos e experiências

A diversidade dos municípios vista
do guidão de uma motocicleta

Rotas do Mototurismo de São Paulo

INVESTSP

SÃO PAULO
GOVERNO DO ESTADO
SÃO PAULO SÃO TODOS

Rotas do Mototurismo de São Paulo



Expediente

Revista Rotas do Mototurismo de São Paulo
Subsecretaria de Competitividade e Desenvolvimento Econômico -
Regional Diretoria de Implementação de Programas de Desenvolvimento Econômico
Elisabete Donato Alves, Carlãozinho Coachman, Luciano Peixoto,
José de Jesus Teiga Júnior, Iris Nishiura, Mirta Franz Lucchetta, Celso Renato A. da Silva

Revista Rotas do Mototurismo de São Paulo
Textos: José de Jesus Teiga Júnior, Francisco Tiago da Rosa, Abraciclo
Revisão: Ana Paula Lopes Guedes Texeira
Projeto Gráfico: Francisco Tiago da Rosa
Diagramação: Francisco Tiago da Rosa e Marcos Vinicius Souza
Mapas: Winicius de Souza Martins

Contato:
(011) 3100-0300 | www.investsp.org.br
Av. Escola Politécnica, 82 – Jaguaré- SP – 05350-000

APRESENTAÇÃO

Estruturar caminhos, estimular viagens, promover destinos turísticos e conectar pessoas e experiências são as premissas fundamentais das Rotas do Mototurismo de São Paulo. A iniciativa reforça o potencial paulista em um setor que se consolida ano após ano, impulsionado pela excelência da malha viária estadual e pelo protagonismo dos municípios na recepção aos viajantes.

Sustentado por uma extensa rede de serviços locais que abrange hotelaria, gastronomia, comércio, manutenção e pontos de apoio, o mototurismo movimenta as mais diversas regiões do estado. A ação do Governo de São Paulo surge justamente para fortalecer e dar visibilidade a esse segmento, atendendo à crescente demanda por viagens sobre duas rodas e descentralizando a geração de emprego e renda.

Trata-se de um esforço multissetorial conduzido pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico em articulação com as demais pastas estaduais, prefeituras, iniciativa privada e sociedade civil. O resultado desse trabalho conjunto se traduz em 65 rotas que atravessam 352 municípios de todas as regiões paulistas. Desse total 206 são municípios de interesse turístico e 78 estâncias turísticas.

Com dimensões e diversidade equivalentes às de um país, São Paulo oferece cenários variados para que os motociclistas vivam novas aventuras a cada quilômetro. Na estruturação das rotas, a pluralidade do estado se manifesta na natureza, nos traçados rodoviários e na riqueza histórico-cultural. Mais do que valorizar o deslocamento pelas estradas, o projeto convida a experiências completas de visitação, integrando o turismo regional, a gastronomia típica e o resgate da memória e da identidade paulista.





ÍNDICE

6 São Paulo sobre duas rodas:
todas as estradas levam aos municípios

11 O Mundo das motos:
guia dos principais tipos de motocicletas

14 Pequenas no motor, grandes na aventura:
as motos de baixa cilindrada pegam a estrada

17 Mulheres no guidão:
o toque feminino no motociclismo

19 Asas da Liberdade:
os motoclubes como difusores de boas práticas nas estradas paulistas

22 Girando a economia:
o impacto positivo do mototurismo no desenvolvimento regional

25 As rotas do mototurismo de São Paulo

26 Rotas Clássicas

34 Regiões de Sorocaba e Botucatu

44 Região da Grande São Paulo

51 Região de São José do Rio Preto

59 Regiões do Vale do Paraíba e Serra da Mantiqueira

74 Regiões de Ribeirão Preto, Central, Piracicab e Franca

84 Regiões do Vale do Ribeira e Litoral Sul

90 Região de Campinas

95 Regiões de Marília e Itapeva

São Paulo sobre duas rodas: todas as estradas levam aos municípios

Por José de Jesus Teiga Júnior

O Estado de São Paulo possui a mais completa rede viária do país, aliada a uma expressiva diversidade territorial e geográfica. Entre serras, planaltos, vales e litoral surgem cidades e áreas rurais interligadas por caminhos que acompanharam as transformações econômicas, culturais e sociais do Brasil.

Suas características únicas oferecem condições para que o mototurismo em território paulista seja uma oportunidade de desenvolvimento de uma atividade turística e econômica capaz de conectar pessoas, preservar memórias e estimular o crescimento regional.

A história de São Paulo foi intensamente influenciada pela circulação de pessoas e mercadorias. Desde as entradas e bandeiras que desbravaram o interior do território até as estradas de ferro que ajudaram a escoar a produção para o litoral, o fluxo entre regiões consolidou o estado como a principal economia do país.

Esse espírito desbravador continua presente nos habitantes de São Paulo, que encontram no mototurismo uma forma de vivenciar aventuras por seu vasto território. Contemplar novas paisagens, admirar diferentes arquiteturas e conhecer comunidades que mantêm vivas tradições seculares são alguns dos atrativos que esses viajantes modernos buscam.

A diversidade geográfica como patrimônio

A Serra da Mantiqueira, o Vale do Paraíba, o Circuito das Águas Paulista, a região da Cuesta, o Vale do Ribeira, a Serra do Mar e a faixa litorânea exemplificam a variedade que pode ser explorada pelo mototurismo paulista. Cada território possui características próprias de relevo, vegetação, ocupação humana, gastronomia e patrimônio cultural, fazendo com que cada viagem seja nova descoberta repleta de vivências únicas

Seja ao longo de estradas serranas que conectam paisagens de altitude a experiências gastronômicas, entre vales repletos de cidades históricas e propriedades rurais que desenham a formação territorial, nas curvas do litoral que guardam os primórdios da ocupação paulista, ou pelas estradas vicinais do interior que aproximam o viajante de tradições raras nos grandes centros urbanos, as possibilidades do mototurismo em São Paulo revelam-se praticamente inesgotáveis.

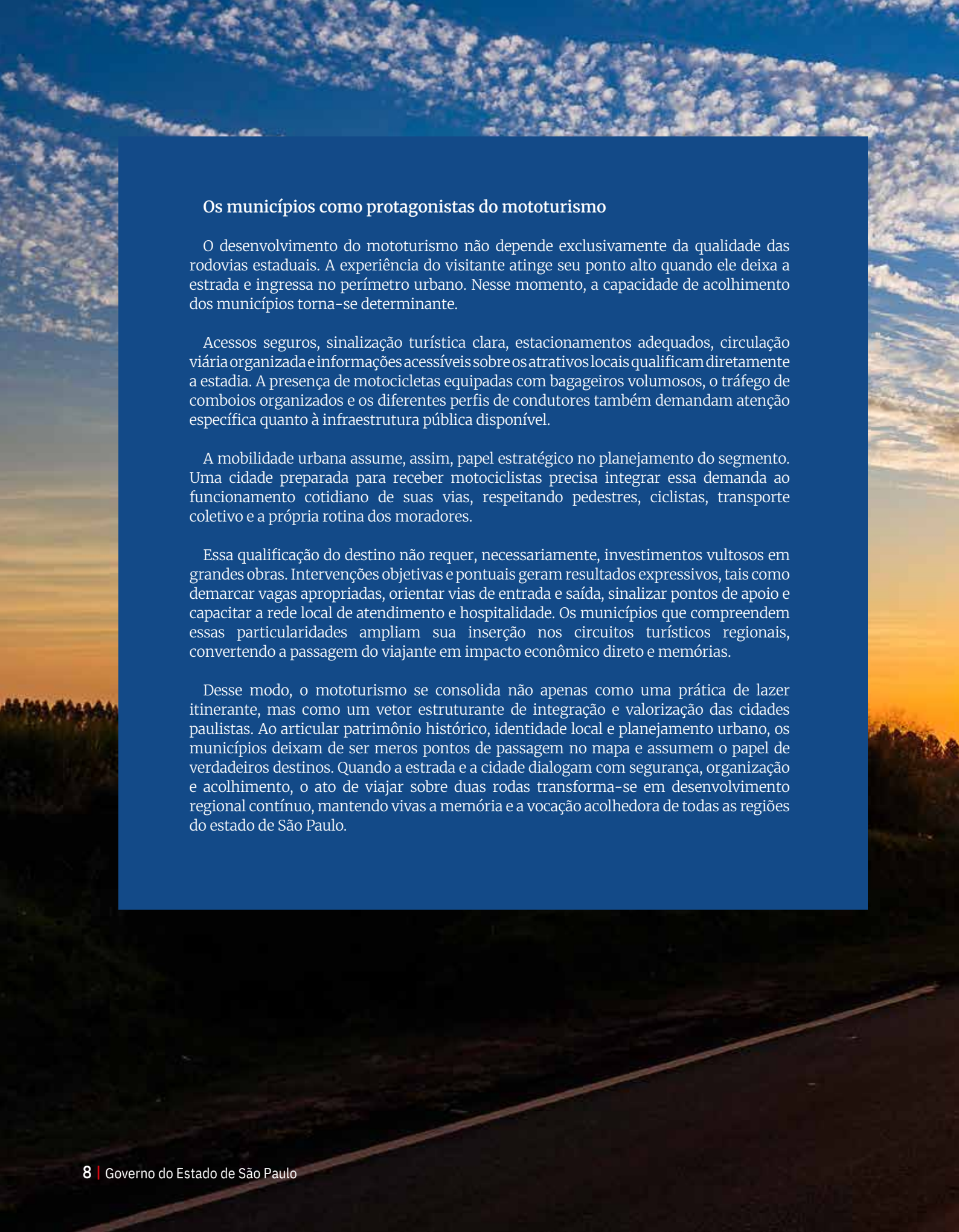
A memória paulista como experiência turística no mototurismo

O patrimônio histórico associado ao motociclismo representa um elemento diferenciador do turismo paulista. Monumentos, memoriais, museus, palcos de acontecimentos relevantes e espaços reconhecidos pela comunidade motociclista constituem referências sólidas para a organização dos roteiros.

Esses marcos simbólicos vão além da contemplação estética: eles conferem propósito e identidade a cada deslocamento. Quando o viajante inclui em seu trajeto um monumento estradeiro ou um acervo dedicado às duas rodas, a viagem deixa de ser apenas uma sucessão de quilômetros e se transforma em um mergulho cultural. Cada parada convida o motociclista a desacelerar, compreender as raízes daquela localidade e estabelecer um vínculo de pertencimento com a história que pavimentou os caminhos do estado.

Para os municípios anfitriões, valorizar e sinalizar esses pontos de memória significa criar âncoras capazes de prolongar a permanência do visitante no espaço urbano. Ao redor de um marco histórico ou cultural, floresce naturalmente uma rede de hospitalidade — do café tradicional ao comércio local —, convertendo a preservação do patrimônio em vitalidade econômica.





Os municípios como protagonistas do mototurismo

O desenvolvimento do mototurismo não depende exclusivamente da qualidade das rodovias estaduais. A experiência do visitante atinge seu ponto alto quando ele deixa a estrada e ingressa no perímetro urbano. Nesse momento, a capacidade de acolhimento dos municípios torna-se determinante.

Acessos seguros, sinalização turística clara, estacionamentos adequados, circulação viária organizada e informações acessíveis sobre os atrativos locais qualificam diretamente a estadia. A presença de motocicletas equipadas com bagageiros volumosos, o tráfego de comboios organizados e os diferentes perfis de condutores também demandam atenção específica quanto à infraestrutura pública disponível.

A mobilidade urbana assume, assim, papel estratégico no planejamento do segmento. Uma cidade preparada para receber motociclistas precisa integrar essa demanda ao funcionamento cotidiano de suas vias, respeitando pedestres, ciclistas, transporte coletivo e a própria rotina dos moradores.

Essa qualificação do destino não requer, necessariamente, investimentos vultosos em grandes obras. Intervenções objetivas e pontuais geram resultados expressivos, tais como demarcar vagas apropriadas, orientar vias de entrada e saída, sinalizar pontos de apoio e capacitar a rede local de atendimento e hospitalidade. Os municípios que compreendem essas particularidades ampliam sua inserção nos circuitos turísticos regionais, convertendo a passagem do viajante em impacto econômico direto e memórias.

Desse modo, o mototurismo se consolida não apenas como uma prática de lazer itinerante, mas como um vetor estruturante de integração e valorização das cidades paulistas. Ao articular patrimônio histórico, identidade local e planejamento urbano, os municípios deixam de ser meros pontos de passagem no mapa e assumem o papel de verdadeiros destinos. Quando a estrada e a cidade dialogam com segurança, organização e acolhimento, o ato de viajar sobre duas rodas transforma-se em desenvolvimento regional contínuo, mantendo vivas a memória e a vocação acolhedora de todas as regiões do estado de São Paulo.





O mundo das motos: guia dos principais tipos de motocicletas

Escolher um modelo de motocicleta vai muito além de escolher entre preferências estéticas e valor do bem. O mercado atual de duas rodas — que também engloba variações de três e quatro rodas — oferece uma vasta gama de configurações projetadas para atender a diferentes perfis de condutores, propósitos, terrenos e estilos de vida. Cada categoria distingue-se pela geometria do chassi, ergonomia, curso de suspensão, design e entrega de potência do motor. Conheça os grupos nos quais as motocicletas podem ser divididas e os principais modelos de cada categoria.

MOBILIDADE URBANA:

STREET, SCOOTER, CUB E CICLOMOTOR



No cotidiano das grandes metrópoles brasileiras, os modelos voltados para a praticidade dominam a paisagem. As motocicletas Street representam a categoria mais vendida do país, tendo a Honda CG como seu maior ícone. São modelos de entrada, geralmente equipados com motores de 100 a 300 cilindradas, mecânica simples, baixo custo de manutenção e grande economia de combustível. Sem carenagens complexas, contam com guidão reto levemente elevado, suspensão de médio curso (120 mm a 150 mm) e postura de pilotagem neutra, sendo ideais tanto para o deslocamento diário quanto para o uso profissional.

Para quem prioriza a máxima conveniência no tráfego urbano, as Scooters destacam-se pelo câmbio automático (CVT) e pelo escudo frontal protetor. Nelas, o condutor vai sentado de forma relaxada com os pés apoiados sobre uma plataforma plana horizontal, sem pedais de marcha ou freio — todos os comandos ficam no guidão. Equipadas com rodas pequenas ou médias e suspensão de curto curso (cerca de 100 mm), oferecem ainda um prático compartimento sob o banco para guardar capacetes e objetos. A categoria varia desde modelos urbanos compactos até as maxiscooters de maior cilindrada.

Como um estágio intermediário entre as streets e as scooters, surgem as cubs, dotadas de câmbio semiautomático. Já na base de entrada estão os ciclomotores: veículos compactos de até 50 cilindradas e velocidade máxima legalmente limitada a 45 km/h. Com suspensão curtíssima (80 mm a 100 mm) e condução simplificada, são voltados para deslocamentos curtos e condutores iniciantes.

DESEMPENHO E ADRENALINA:

NAKED, SUPER SPORT E SPORT TOURING



Quando o foco se volta para a performance no asfalto, três categorias se sobressaem. As motocicletas Naked (“nuas”, em inglês) recebem esse nome pela ausência de carenagem frontal, deixando sua mecânica exposta. Com motores potentes que costumam variar de 300 a 1.000 cilindradas, aliam vocação esportiva a uma ergonomia mais amigável que a das motos de pista. Possuem guidão reto, pedaleiras neutras e suspensão de médio curso, garantindo agilidade no trânsito urbano e excelente desempenho em vias sinuosas.

No extremo da velocidade estão as Super Sport (ou esportivas puras), máquinas inspiradas nas pistas de corrida com motores que vão de 600 a mais de 1.000 cilindradas, capazes de ultrapassar os 300 km/h. Contam com carenagem integral para máxima eficiência aerodinâmica, chassi rígido, suspensão curta e semiguidões baixos e estreitos. As pedaleiras muito recuadas exigem que o piloto fique deitado sobre o tanque em uma postura agressiva de ataque. Para unir esse vigor aos trajetos rodoviários, existem as Sport Touring: modelos com carenagem parcial ou completa, postura ligeiramente inclinada à frente, suspensão de médio a longo curso e malas laterais rígidas, mesclando velocidade e conforto para longas distâncias.

ESTILO CLÁSSICO E ESTRADA:

CRUISER, CUSTOM, CLASSIC E TOURING



Para os amantes de viagens tranquilas e design atemporal, as Cruisers (frequentemente chamadas de Custom) são inspiradas nas clássicas motos norte-americanas, como os modelos da Harley-Davidson. Caracterizam-se pelo centro de gravidade baixo, guidão largo (muitas vezes cromado), banco baixo e pedaleiras avançadas, deixando o piloto em uma postura muito relaxada, com braços e pernas esticados. Seus motores priorizam o torque em baixa rotação em vez da velocidade final. Desse universo derivam subcategorias icônicas, como as Choppers (garfos dianteiros alongados) e as Bobbers (visual minimalista sem para-lama dianteiro).

Paralelamente, a categoria Classic resgata a estética vintage aliada à tecnologia moderna, mantendo uma postura neutra para uso urbano e englobando vertentes culturais como as Café Racers (com apelo esportivo retrô) e as Scramblers (clássicas adaptadas para terrenos mistos). Já para o mototurismo de excelência, as Touring (e sua variação Bagger) são verdadeiros cruzadores rodoviários de alta cilindrada. Oferecem amplo espaço de bagagem com baús e alforjes rígidos, tanques grandes, carenagens frontais largas (como o estilo asa de morcego) e itens de luxo — incluindo sistemas de som, aquecimento de manoplas, GPS integrado e até marcha à ré e airbag —, garantindo conforto absoluto para piloto e garupa.

AVENTURA E TODO-TERRENO:

TRAIL, BIG TRAIL,
CROSSOVER E OFF-ROAD



A versatilidade para enfrentar tanto o asfalto esburacado quanto estradas de terra define a família aventureira. As Trails possuem suspensão de longo curso (cerca de 200 mm), pneus de uso misto, guidão alto estilo cross e postura ereta, sendo muito apreciadas por condutores mais altos no uso diário e em trechos rurais. Quando essa proposta ganha porte elevado e motores acima de 650 cilindradas, temos as Big Trails (ou Adventure). Equipadas com tanques grandes, alta tecnologia embarcada e suspensões acima de 200 mm, são projetadas para longas expedições por asfalto e trilhas leves com total segurança e ergonomia.

Mais focadas no ambiente urbano, mas mantendo suspensão elevada, escapamento alto e visual híbrido aventureiro, posicionam-se as Crossovers. Por outro lado, para a terra pura e terrenos altamente acidentados, existem as motocicletas Off-Road (que incluem modalidades como motocross, enduro, trial e rally). São máquinas muito leves, sem equipamentos para circulação em vias públicas, dotadas de pneus cravados, suspensões altíssimas (acima de 300 mm de curso) e pedaleiras recuadas e serrilhadas para facilitar a pilotagem em pé.

ALÉM DAS DUAS RODAS:

TRICICLOS E QUADRICICLOS



Por fim, o segmento abrange veículos que compartilham a essência das motos com rodas extras. Os Triciclos (configurados com duas rodas dianteiras ou duas traseiras) focam na acessibilidade, estabilidade em curvas e conforto para o mototurismo rodoviário. Já os Quadriciclos (ATVs), conduzidos com guidão largo e suspensão independente articulada, destacam-se pela força e tração em quatro rodas, sendo amplamente utilizados para o lazer em dunas e praias ou no trabalho pesado rural.

Por fim, não importa qual seja o estilo ou a preferência do condutor — desde uma ágil street até uma imponente touring ou big trail —, o fator primordial sobre rodas será sempre o prazer de pilotar com segurança. Manter a manutenção preventiva em dia e utilizar equipamentos de proteção adequados e certificados são atitudes indispensáveis para aproveitar uma viagem. Com a máquina revisada e os cuidados garantidos, resta apenas aproveitar a liberdade que o motociclismo proporciona, explorando os diversos cenários das Rotas de Mototurismo de São Paulo.

Pequenas no motor, grandes na aventura: as motos de baixa cilindrada pegam a estrada

Viajar pelas estradas paulistas não é privilégio reservado para os motociclistas que possuem motos robustas. Pegar a estrada em feriados, finais de semana ou férias com motos de baixa cilindrada também é possível. Encarar as Rotas de Mototurismo de São Paulo é totalmente viável com motos pequenas, mas para isso é preciso conhecer as limitações da sua moto.

O primeiro ponto a se levar em consideração ao viajar com uma moto de baixa cilindrada é o planejamento. Para evitar os riscos de ter que consertar a moto em uma área de acostamento, é essencial fazer uma revisão completa antes de pegar estrada: verificar o estado dos pneus, o sistema de freios, o nível do óleo e a corrente de transmissão (conferindo sua folga e lubrificação) são procedimentos simples que garantem uma viagem tranquila.

Planejar o roteiro é algo que não se pode deixar de lado. O primeiro passo é definir pontos para o abastecimento, já que a autonomia dessas motos é menor. Os postos também são importantes para o descanso. Um piloto cansado tem concentração reduzida e reflexos mais lentos, isso aumenta os riscos na estrada.

A preferência deve ser sempre por viagens diurnas. Rodar à noite reduz drasticamente a visibilidade e dificulta a identificação precoce de perigos frequentes no asfalto, como buracos, animais soltos, poças de óleo e outros obstáculos na pista.

Na rodovia, a postura de pilotagem precisa priorizar ainda mais a condução segura. O respeito aos limites de velocidade e à sinalização é indispensável, assim como a paciência: ultrapassagens só devem ocorrer após sinalizar e com total margem de segurança, sem exigir esforço excessivo do motor. O hábito de circular pelo corredor entre os carros, tão comum nas cidades, deve ser completamente abandonado em rodovias com trânsito em movimento, pelo alto risco de colisão.

Manter uma distância segura dos veículos à frente é outra regra de ouro. Veículos pesados, como ônibus e caminhões, provocam fortes deslocamentos de ar que podem desestabilizar ou desequilibrar uma moto mais leve.

O acostamento deve ser utilizado exclusivamente em situações de emergência. Caso precise parar nele, posicione-se sempre atrás do guard-rail, o mais afastado possível da faixa de rodagem. Se a chuva apertar, o procedimento correto é buscar um ponto de apoio seguro, como um posto de serviços, para aguardar a pista melhorar.

A segurança também depende diretamente dos equipamentos de proteção. O uso de capacete sempre fechado com a viseira abaixada, jaqueta com reforço (coluna, ombros e cotovelos), calça resistente, botas apropriadas e luvas é indispensável. Para os dias quentes, modelos de jaquetas ventiladas garantem a integridade física sem comprometer o conforto térmico. Na hora de arrumar a bagagem, a sobriedade deve prevalecer: excesso de peso compromete o equilíbrio e a agilidade da moto pequena.

Pegar a estrada sobre duas rodas é uma oportunidade única de vivenciar o trajeto em sintonia com a paisagem, descobrindo cenários que passam despercebidos dentro de um carro. Com a manutenção em dia, cautela nas manobras e consciência dos limites do veículo, qualquer viagem de baixa cilindrada se torna uma experiência segura, prazerosa e inesquecível.





Mulheres no guidão: o toque feminino no motociclismo

As mulheres vêm assumindo cada vez mais a pilotagem das motos. Há diversos exemplos de mulheres que conquistaram papel de destaque nesse universo historicamente moldado pelos homens. As mulheres enfrentam um desafio duplo: além de dominarem a moto em diferentes terrenos e condições, muitas fazem questão de manter sua vaidade e estilo, com cabelos, unhas e maquiagem impecáveis.

Tanto no Estado de São Paulo quanto em todo o Brasil, o número de mulheres que optam pela motocicleta vem crescendo. Essa escolha costuma ser motivada pela busca de um meio de transporte econômico e ágil para o dia a dia, além de proporcionar um estilo de vida voltado ao lazer aos finais de semana, com passeios, viagens e sensação de liberdade.

Em 2010, havia cerca de 1,5 milhão de condutoras habilitadas no país. Em apenas cinco anos, esse número saltou para 6 milhões. O crescimento continuou, ainda que em ritmo mais moderado: dez anos depois, em 2025, o contingente já alcança cerca de 10 milhões de mulheres motociclistas registradas.

Ao acelerar, essas motociclistas encontram muito mais do que adrenalina e vento no rosto. Elas descobrem um refúgio de liberdade, autoestima elevada e, acima de tudo, o reencontro com a própria força. Há também um valor intangível que floresce nas estradas: o senso de pertencimento e comunidade.

Essa crescente presença sobre duas rodas reflete uma transformação significativa na mobilidade urbana e na rotina dessas condutoras, que passam a adotar o veículo como transporte principal.

Nesse processo de adaptação, a busca por capacitação e segurança é prioridade, levando-as a realizar cursos complementares de pilotagem preventiva e defensiva. A prática exige atenção constante, responsabilidade e foco na preservação da vida, abrindo espaço também para ambições esportivas em circuitos fechados e autódromos.

Essa participação ativa redefine as regras de um nicho antes dominado por homens. O tradicional universo custom e estradeiro ganha novos contornos com a criação de coletivos e grupos femininos focados no apoio mútuo, na autonomia e na representatividade. Juntas, elas constroem redes de acolhimento para debater particularidades técnicas e desafios comuns em um ambiente seguro e encorajador.

Ao ocuparem ruas, rodovias, trilhas e autódromos, essas condutoras impulsionam a indústria a se reinventar, exigindo equipamentos com ergonomia adequada e serviços especializados. Seja por necessidade, trabalho, competição ou lazer, as motociclistas não apenas conquistaram seu espaço por direito, mas transformaram todo o setor. Com talento, autenticidade e determinação, elas aceleram rumo ao futuro e consolidam sua relevância no trânsito e no motoclubismo.



Asas da liberdade: os motoclubes como difusores de boas práticas nas estradas paulistas

A motocicleta, além de um meio de transporte, é vista como um verdadeiro estilo de vida que movimenta o turismo e a economia. A região Sudeste concentra a maior frota do país, com 12,8 milhões de unidades em circulação, tendo o Estado de São Paulo como o grande protagonista desse cenário. Seja nas vias da capital — onde o deslocamento sobre duas rodas pode reduzir o tempo de viagem a um terço em comparação aos outros modais —, seja nas rodovias que cortam o interior e o litoral paulista, o mototurismo atrai cada vez mais adeptos em busca de liberdade e conexão com a natureza. Nessa jornada pelas rotas do Estado, os motoclubes assumem um papel central: muito além de espaços de confraternização, eles atuam como verdadeiros embaixadores da educação viária e da segurança nas estradas, ajudando a preservar vidas.

A cultura dos motoclubes é historicamente alicerçada na irmandade, no respeito e na disciplina. Ao organizarem viagens, passeios de fim de semana e expedições pelas rotas turísticas paulistas, essas associações transformam a paixão pelas duas rodas em um exercício prático de cidadania. Rodar em grupo exige organização e, por isso, os motoclubes estabelecem diretrizes claras de conduta para seus integrantes. Antes mesmo de pegar a estrada, incentiva-se o planejamento do trajeto, com paradas programadas para descanso, abastecimento e hidratação. Na pista, a condução coletiva segue formações padronizadas, mantendo o espaçamento seguro entre as motos, respeitando rigorosamente os limites de velocidade da via e utilizando sinais manuais coordenados para alertar os companheiros sobre obstáculos ou mudanças no tráfego.

Outro grande mérito dos motoclubes é funcionar como uma rede de mentoria contínua. O convívio entre pilotos veteranos e motociclistas recém-habilitados estimula a troca de experiências e o aperfeiçoamento constante. Dentro dos grupos, desencoraja-se qualquer tipo de imprudência ou manobra arriscada, ao mesmo tempo em que se promove a busca por cursos de pilotagem defensiva e treinamentos de primeiros socorros — iniciativas que frequentemente contam com o apoio de fabricantes e instituições como a Polícia Militar e o Corpo de Bombeiros de São Paulo em ações educativas pelo Estado. Além disso, os motoclubes são presença constante em mobilizações de conscientização, como o Maio Amarelo e a Semana Nacional do Trânsito, ajudando a difundir a premissa de que a paz no trânsito começa pela atitude de cada condutor no seu dia a dia.

Seguindo o exemplo difundido pelos motoclubes, todo viajante deve adotar cuidados essenciais para garantir um passeio tranquilo, começando pela manutenção preventiva da motocicleta. Uma revisão cuidadosa nos freios, suspensão, iluminação, nível de óleo e transmissão evita imprevistos, com atenção especial à calibragem e à conservação dos pneus — cujo desgaste irregular é um dos principais motivos de apreensão de motos pela Polícia Militar paulista e causa de grande parte das falhas mecânicas em sinistros. Na escolha do vestuário, a regra entre os estradeiros é ir além do capacete certificado pelo Inmetro, utilizando equipamentos completos de proteção, como jaquetas e calças resistentes à abrasão, luvas e botas adequadas, que protegem o corpo e aumentam a visibilidade do piloto na via. Ao guidão, a prudência na entrada das curvas, a atenção às condições do asfalto e a tolerância zero ao álcool completam a receita para uma pilotagem segura.

A harmonia nas rodovias e vias urbanas, contudo, depende igualmente da postura dos motoristas de automóveis e veículos pesados. Como as motocicletas são menores, elas podem facilmente desaparecer nos chamados “pontos cegos” dos retrovisores dos carros. Para uma convivência pacífica, é fundamental que os motoristas ajustem

corretamente os espelhos, movimentem o corpo para checar as laterais antes de mudar de direção, utilizem sempre as setas com antecedência, evitem o uso do celular ao volante e jamais disputem espaço com as motos, especialmente em curvas.

Em São Paulo, o sucesso de projetos pioneiros de compartilhamento viário, como os mais de 130 quilômetros da Faixa Azul implementados pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) na capital — que zeraram os óbitos em vias importantes como a Avenida 23 de Maio no trecho monitorado —, comprova que a organização do espaço e o respeito mútuo salvam vidas. Nas estradas do interior e do litoral, essa mesma cultura de cooperação é mantida viva pelos motoclubes, que seguem dando o exemplo ao mostrar que a melhor viagem é sempre aquela em que todos voltam em segurança para casa.



ANATOMIA DE UM COLETE

O colete, de couro ou jeans, é a extensão da alma do motociclista de clube. Mais que uma peça de roupa, é uma identidade dentro da estrada, e o respeito a ele é sagrado. As insígnias seguem uma hierarquia rigorosa de mérito, tempo e confiança.



PRÓSPERO OU PRÓSPERE (PROSPECTIVE / HANGAROUND)

O ponto de partida. Quem deseja entrar frequenta os eventos, ajuda na organização, limpa a sede e serve os irmãos mais antigos, ainda sem direito a qualquer patch oficial. É um período de observação mútua.



MEIO-ESCUDO (HALF-PATCH)

Depois de provar lealdade e comprometimento, o integrante é batizado e passa a usar o top rocker (arco superior com o nome do clube) ou o bottom rocker (arco inferior, com a localidade ou subsede), mas sem o brasão central. Já tem responsabilidades oficiais, mas ainda não vota.



ESCUDO FECHADO (FULL PATCH / ESCUDADO)

O topo da jornada. Em cerimônia fechada, o motociclista recebe o brasão central e se torna irmão pleno, com voz, voto e a proteção total da irmandade. Passa a carregar nas costas o nome, as cores e a honra do clube inteiro.

DO ESTIGMA À FILANTROPIA

Para se contrapor ao rótulo de “rebeldes” criado pela mídia de entretenimento no século passado, os moto-clubes perceberam que a mesma organização rígida e a facilidade de deslocamento em comboio podiam servir para socorrer comunidades inteiras. No Brasil, essa virada solidária ganhou força entre as décadas de 1980 e 1990.

Os clubes passaram a condicionar a entrada em seus grandes eventos anuais à doação de alimentos e criaram Diretorias Sociais dedicadas a mapear e amparar asilos, orfanatos e hospitais. O diferencial está em entregar a ajuda diretamente, sem intermediários burocráticos ou políticos, para que o calor humano e os insumos cheguem a quem precisa.

LARES DE IDOSOS:

Além de fraldas geriátricas, suplementos e materiais de higiene, os motociclistas doam horas de escuta e companhia para combater a solidão de muitos idosos. Membros com profissões técnicas aproveitam a visita para mutirões de manutenção elétrica, hidráulica, alvenaria e pintura.



ORFANATOS E ABRIGOS INFANTIS:

No Dia das Crianças e no Natal, a chegada barulhenta dos comboios vira festa, com brinquedos, doces e decoração. Grupos como o projeto Motoheróis chegam a se vestir de super-heróis sobre as motos para arrancar sorrisos e oferecer afeto a crianças em situação de vulnerabilidade.



HOSPITAIS E CASAS DE APOIO:

As divisões mobilizam campanhas de doação de sangue e de cadastro de doadores de medula óssea, fazem visitas de apoio emocional a alas oncológicas e distribuem sopas e marmitas quentes, de madrugada, a acompanhantes carentes nas imediações de hospitais públicos.



Girando a economia: o impacto positivo do mototurismo no desenvolvimento regional

Muito além da sensação de liberdade que acompanha o vento no rosto e o traçado sinuoso das rodovias, o ato de viajar de motocicleta pelo Estado de São Paulo carrega uma força transformadora para as cidades do interior e do litoral. Quando um motociclista — ou um grupo organizado — desacelera ao entrar no perímetro urbano de um município, inicia-se um movimento que ultrapassa o simples lazer estradeiro: entra em cena uma teia de relações humanas, culturais e comerciais capaz de aquecer a vida comunitária e despertar novas vocações regionais.

Essa dinâmica reflete a própria natureza do turismo moderno, reconhecido não apenas como uma oportunidade de recreação, mas como um conjunto de atividades que distribui vitalidade por onde passa. No território paulista, a projeção do CIET (Centro de Inteligência da Economia no Turismo) estima um crescimento de 3,3% no PIB do turismo paulista em relação a 2025, assim o setor poderá alcançar um PIB de R$ 369 bilhões.

O fluxo total de turistas no Estado deve atingir 52,9 milhões de pessoas em 2026, aumento de 2,7% em relação ao ano anterior. O mototurismo cumpre o papel de levar esse dinamismo para longe dos grandes centros, alcançando desde as estâncias consagradas até os pequenos vilarejos.

Um ciclo que alcança quem não está na vitrine

O aspecto mais fascinante do impacto do turismo em uma região é que seus benefícios não ficam restritos aos estabelecimentos que atendem o viajante de forma direta. É evidente que a parada para o café na estrada, o pernoite em uma pousada familiar, a refeição em um restaurante tradicional e a revisão preventiva em uma oficina mecânica geram um movimento imediato no caixa desses pequenos e médios negócios.

Contudo, a verdadeira riqueza acontece nos bastidores. Para receber bem esse visitante sobre duas rodas, o hotel precisa adquirir enxovais, contratar serviços de lavanderia, manutenção e higienização; o restaurante passa a comprar mais hortaliças, queijos e insumos dos produtores vizinhos. Por sua vez, o garçom, o recepcionista e o artesão, ao verem sua renda fortalecida pelo movimento do fim de semana, passam a consumir mais no supermercado, na farmácia e nas lojas de seu próprio bairro.

Forma-se, assim, um círculo virtuoso em que o recurso trazido pelo viajante circula de mão em mão dentro da própria comunidade. Além disso, por necessitar de múltiplos serviços para funcionar, a hospitalidade turística tem a rara capacidade de abrir portas de trabalho rapidamente para moradores com diferentes perfis e níveis de escolaridade, fixando os jovens em suas cidades de origem e promovendo uma distribuição de renda mais justa entre as regiões.

O encontro da estrada com as raízes do campo

Essa capacidade do mototurismo de espalhar oportunidades pelo território ganha ainda mais fôlego quando se conecta à vocação agrícola e histórica do interior. São Paulo detém a maior rede de turismo rural do país, com mais de 1.200 propriedades mapeadas ao longo de suas 48 regiões turísticas — um universo composto por antigas fazendas de café, alambiques, vinícolas, pesqueiros e cozinhas de tradição familiar.

Com o recente lançamento do Programa de Desenvolvimento do Turismo Rural pelo governo estadual, focado em capacitar o pequeno produtor, preservar a paisagem nativa e melhorar a sinalização e os acessos pelas estradas vicinais, o motociclista ganha novos motivos para explorar caminhos alternativos. Para o viajante, a parada em uma propriedade rural significa vivenciar a história viva e o acolhimento genuíno do homem do campo; para a economia local, significa valorizar a produção artesanal, a gastronomia típica e o patrimônio ambiental, garantindo que o fruto do trabalho permaneça na própria terra.

Cidades acolhedoras e rotas que contam histórias

Para que o simples deslocamento rodoviário se transforme em permanência e encantamento, o protagonismo dos municípios mostra-se indispensável. Quando a população local e o poder público compreendem o valor de sua própria identidade, a cidade se prepara para acolher. Não se trata de erguer obras monumentais, mas de cuidar da experiência humana: praças bem cuidadas, mirantes que valorizam a paisagem, centros de informação receptivos e vias sinalizadas que respeitam tanto o morador quanto o visitante.

Quando municípios vizinhos somam esforços e conectam suas qualidades em rotas integradas, deixam de competir isoladamente e passam a oferecer jornadas completas ao motociclista. Iniciativas de organização compartilhada, como a construção colaborativa da Agenda de Eventos 2026 junto às prefeituras, ajudam a dar visibilidade às festas tradicionais, encontros culturais e feiras gastronômicas de cada canto do Estado.

No fim das contas, o impacto mais duradouro do mototurismo na economia paulista não se mede apenas em cifras, mas na vitalidade que ele devolve às comunidades receptoras. Ao escolher uma estrada secundária, parar diante de um monumento histórico ou sentar-se à mesa de um pequeno restaurante do interior, o motociclista ajuda a preservar memórias, estimula o orgulho local e mantém acesa a chama do desenvolvimento regional sobre duas rodas.





As Rotas do mototurismo de São Paulo

São Paulo é um Estado de múltiplos caminhos, e a paixão pelas duas rodas é uma das forças mais vibrantes para desvendá-los. Da melhor e mais completa malha rodoviária do país às charmosas estradas vicinais, o território paulista guarda uma diversidade geográfica surpreendente. Serras imponentes, vales históricos, planaltos, estâncias e a faixa litorânea formam o cenário ideal para quem transforma o ato de pilotar em uma verdadeira arte de viver e descobrir destinos.

O mototurismo paulista representa o encontro entre a liberdade da estrada e o acolhimento das cidades, entre o espírito desbravador do passado e a hospitalidade do presente. Ele nasce da vocação histórica de um estado forjado pelo movimento e pela integração entre regiões, agora reinventada por viajantes modernos que buscam mais do que apenas somar quilômetros: buscam cultura, paisagens e conexões humanas.

As Rotas do Mototurismo de São Paulo convidam você a explorar esse território vivo, feito de curvas sinuosas, climas variados, sabores regionais e comunidades que transformam cada parada em uma vivência memorável. Um percurso que une segurança, tradição, infraestrutura e aventura, revelando um orgulho paulista: o motociclismo como expressão cultural, preservação de memória e vetor de turismo.

Cada região revela um pedaço da história e da identidade do estado. Ao longo dos trajetos, os roteiros conectam monumentos históricos, museus, mirantes naturais, propriedades rurais, restaurantes tradicionais e pontos de apoio especializados no acolhimento ao motociclista. Em comum, todos os destinos compartilham a hospitalidade calorosa e a capacidade de transformar o deslocamento rodoviário em uma experiência turística completa.

Das regiões metropolitanas aos refúgios de natureza e do campo, os itinerários oferecem vivências que vão muito além do asfalto: gastronomia de raiz, turismo rural, arquitetura histórica, eventos culturais, encontros estradeiros e o contato direto com empreendedores e moradores que mantêm vivas as tradições de cada município.

O projeto das Rotas do Mototurismo de São Paulo nasce para valorizar esse movimento, integrar municípios vizinhos e fortalecer o impacto positivo que o viajante gera por onde passa. Ao todo foram mapeadas 65 rotas que cruzam 352 municípios de todas as regiões paulistas.

A iniciativa une turismo, mobilidade urbana, preservação patrimonial e desenvolvimento econômico regional. Ao estimular a permanência do visitante nas cidades, o projeto fortalece pequenos e médios negócios, movimenta a rede de serviços locais e amplia as oportunidades de geração de emprego e renda em todo o estado.

Planejar a sua viagem pelas Rotas do Mototurismo de São Paulo é abrir o caminho para uma experiência dinâmica, segura e profundamente autêntica. Prepare a sua moto, reúna os amigos, pegue a estrada e venha vivenciar de perto as paisagens, a cultura e a hospitalidade impressas em cada município.

ROTAS CLÁSSICAS



Rotas do Mototurismo de São Paulo

Parque Carlos Botelho - São Miguel Arcanjo

Foto: Chico Rosa

Rota Estrada dos Romeiros (SP-312)



DISTÂNCIA
70 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Barueri (acesso), Santana de Parnaíba, Pirapora do Bom Jesus, Cabreúva e Itu

(Estrada dos Romeiros)

Características: Maior parte do trecho em asfalto, em bom estado. A pista é simples e sinuosa, com muitas curvas de inclinação suave, e acompanha o Rio Tietê em quase toda a extensão. A velocidade média regulamentada é baixa. A paisagem é bucólica, com Mata Atlântica, fazendas históricas de café e o rio. Desde 1991, a estrada faz parte da APA do Rio Tietê e é tratada como estrada-parque.

Segurança e apoio: A rodovia é estadual, administrada pelo DER. Tem uma praça de pedágio, mas motos não pagam. Não há iluminação e falta acostamento na maior parte do percurso. A estrada é usada por ciclistas e por romeiros a pé a caminho de Pirapora do Bom Jesus, principalmente nos dias santos. Há só um posto de combustível na rodovia (Autoposto Paiol); os demais apoios ficam nas cidades.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada de qualquer estilo.

Atrativos: Centro Histórico de Santana de Parnaíba, Santuário de Pirapora do Bom Jesus, Portal dos Romeiros (mirante para o Rio Tietê), Gruta da Glória, Fazenda do Chocolate, Centro Cultural Movimento, campings, bares e lanchonetes.

Rodovia dos Tropeiros



DISTÂNCIA
133 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Cachoeira Paulista, Cruzeiro (acesso), Queluz, Silveiras, Areias, São José do Barreiro, Arapeí e Bananal

(Rodovia dos Tropeiros / Rota 68); acesso por Cruzeiro

Características: Maior parte do trecho em asfalto, em pista simples. O traçado é sinuoso, com curvas, subidas e descidas em meio a paisagens rurais e serranas, paralelo à Via Dutra. A dificuldade é moderada. A paisagem é de Mata Atlântica, fazendas históricas do ciclo do café, a Serra da Bocaina e os centros históricos das cidades do Vale Histórico.

Segurança e apoio: A rodovia é estadual, administrada pelo DER e sem pedágio. Nos trechos restaurados há acostamento pavimentado. Nos demais, o acostamento é descontínuo e a sinalização é variável. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas. Em chuvas fortes há histórico de quedas de barreira e trechos de pista cedendo. A SP-068 é o único acesso de várias cidades da região. Postos, restaurantes e oficinas ficam nas sedes municipais.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada de qualquer estilo. A moto trail ou big trail também é adequada e fica mais confortável nos trechos sinuosos e de pavimento mais antigo.

Atrativos: Silveiras: Portal e Fundação Nacional do Tropeiro. Areias: Portal, Mirante da Revolução de 1932, Mirante do Cristo e Casa da Cultura. São José do Barreiro: Fazenda Pau d'Alho, Igreja Matriz, Portal e Parque Nacional da Serra da Bocaina. Arapeí: Igreja Matriz de Santo Antônio, Mirante da Santa, Cachoeira Doce e Cachoeira do Alambary. Bananal: estação ferroviária, centro histórico e Fazenda dos Coqueiros.

Rota Mantiqueira Paulista



DISTÂNCIA
200 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
São José dos Campos, Monteiro Lobato, São Bento do Sapucaí, Campos do Jordão, Santo Antônio do Pinhal, Bom Sucesso, Pindamonhangaba e Taubaté

SP-050 (São José dos Campos – Monteiro Lobato – São Bento do Sapucaí); SP-123 (Taubaté – Campos do Jordão e Santo Antônio do Pinhal); SP-046 (Santo Antônio do Pinhal – Pindamonhangaba); SP-132 (Pindamonhangaba – Campos do Jordão)

Características: Maior parte do trecho em asfalto, em pista simples. O percurso combina trechos urbanos, ligações vicinais e serra sinuosa. A altimetria é acentuada, com curvas fechadas (cotovelos), subidas íngremes e descidas técnicas. A SP-050 é a mais estreita e de curvas mais fechadas. A SP-123 tem curvas largas, túnel e terceira faixa, e está em obras de modernização desde abril de 2026. A paisagem é a da Serra da Mantiqueira, com araucárias, a Pedra do Baú e mirantes, chegando a Campos do Jordão.

Segurança e apoio: As rodovias são estaduais, administradas pelo DER e sem pedágio. Na serra, o acostamento é estreito ou inexistente. Há neblina frequente, que exige cautela. Na SP-123 há áreas de escape na descida, monitoramento por câmeras e trechos em obras com possíveis desvios. A iluminação existe apenas nos centros urbanos. Os postos ficam nas cidades, com 25 a 40 km entre eles nos trechos rurais. Oficinas especializadas em alta cilindrada existem em São José dos Campos e Campos do Jordão.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada de média e alta cilindrada, com piloto experiente em serra. A moto trail ou big trail também é adequada e fica mais confortável nas curvas fechadas e na neblina.

Atrativos: Campos do Jordão: Vila Capivari, Amantikir, Morro do Elefante. Monteiro Lobato: Sítio do Picapau Amarelo, Cachoeira do Macuco. São Bento do Sapucaí: Pedra do Baú, Baúzinho, Cachoeira do Toldi. Santo Antônio do Pinhal: Pico Agudo, Mirante do Cruzeiro. Pindamonhangaba: Parada do Piracuama (início da subida da SP-132). São José dos Campos (São Francisco Xavier): Mirante Pedra Sonhando, Pico do Selado, Cachoeira Pedro David.

Rota Rastro da Serpente (SP-250)



DISTÂNCIA
260 a 295 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Ribeira, Itaóca, Apiaí, Guapiara e Capão Bonito

BR-476 e SP-250

Características: Maior parte do trecho em asfalto, em pista simples. É uma serra com mais de 1.200 curvas sinuosas e sequenciais, quase sem retas, e a dificuldade aumenta a partir de Apiaí. O pavimento é de regular a bom. Do lado paulista houve restauração recente, enquanto no lado paranaense há ondulações e remendos. A paisagem é de Mata Atlântica preservada do Vale do Ribeira, com morros, rios e vales profundos.

Segurança e apoio: Não há iluminação nem pedágio. Do lado paulista, os trechos Guapiara–Apiaí e Apiaí–Ribeira tiveram o acostamento pavimentado. O abastecimento é feito nos perímetros urbanos, com intervalos de 40 a 60 km. Os pontos de apoio ficam em Capão Bonito, Apiaí (ponto de encontro de motociclistas) e Bocaiúva do Sul.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos big trail e trail, com piloto de nível avançado. Motos de estrada de média e alta cilindrada também conseguem fazer a rota, mas exigem experiência em serra.

Atrativos: Portal em Capão Bonito, Serpenteando Café, totens para fotos e monumento ao motociclista em Apiaí (com café, artesanato e Centro de Informações Turísticas com receptivo voltado ao motociclista), festivais de rock e moto e acesso ao PETAR.

Rota Estrada Parque Serra da Macaca (SP-139)



DISTÂNCIA
60 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Sete Barras e São Miguel Arcanjo

SP-139 (Estrada Parque Serra da Macaca)

Características: O trecho é misto. Os acessos a partir das sedes de Sete Barras e São Miguel Arcanjo são asfaltados. Dentro do Parque Estadual Carlos Botelho, os 33 a 35 km da Estrada-Parque são pavimentados com bloquetes intertravados ecológicos. O traçado é extremamente sinuoso, com curvas fechadas consecutivas e subidas e descidas íngremes. A velocidade máxima é de 40 km/h, e só o trecho da reserva leva de 1h a 1h30. A paisagem é de Mata Atlântica preservada, com rios cristalinos, bicas, cachoeiras e mirantes.

Segurança e apoio: A Estrada-Parque funciona das 6h às 20h e fica fechada à noite para proteger a fauna. Não há pedágio, iluminação nem acostamento contínuo, mas há recuos para parada e a sinalização é excelente. O abastecimento existe só nas sedes urbanas, com cerca de 60 km de intervalo. A sede do parque é o único apoio no caminho, com banheiros e centro de visitantes.

Tipo de moto indicada: O percurso é indicado para motos trail e big trail, porque a trepidação dos bloquetes cansa em motos de suspensão curta. Motos de estrada também conseguem fazer a rota, mas o conforto é menor.

Atrativos: Mirantes panorâmicos, rios cristalinos, trilhas autoguiadas (Figueira e Bromélias), vinícolas de São Miguel Arcanjo (Festa do Vinho e da Uva) e gastronomia e aventuras aquáticas de Sete Barras.

Rota Litoral Norte / Rodovia Rio–Santos (BR-101)



DISTÂNCIA	MUNICÍPIOS NA ROTA
~ 500 km	**Cubatão, Santos, Guarujá, Bertioga, São Sebastião, Caraguatatuba, Ubatuba**

BR-101 (Rodovia Rio–Santos)

Características: Maior parte do trecho em asfalto. Entre Cubatão, Santos/Guarujá e Bertioga, a SP-055 tem trechos duplicados e outros em obras de duplicação. De Bertioga a Ubatuba, a rodovia é de pista simples, com sequência de curvas, morros costeiros e trechos de serra, atravessando muitos perímetros urbanos. A paisagem é de Serra do Mar e praias, com Mata Atlântica, ilhas e mirantes como o das Galhetas e a Cachoeira do Prumirim.

Segurança e apoio: O trecho Santos–Bertioga é concedido, com pedágio eletrônico (free flow) e obras de melhoria. O trecho Bertioga–Ubatuba é administrado pelo DER, sem pedágio, com acostamento irregular e sinalização variável. No verão e nos feriados, o tráfego é intenso em todo o percurso, sobretudo perto da Mogi-Bertioga, da Tamoios e dos centros de São Sebastião, Caraguatatuba e Ubatuba. Há postos, lanchonetes e hotéis ao longo de toda a rota. A iluminação existe nos trechos urbanos.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada, especialmente as de perfil touring, pela distância. A moto trail ou big trail também é adequada e fica mais confortável nas curvas e nos trechos irregulares do litoral norte.

Atrativos: Mirante das Galhetas (São Sebastião), com deck de vidro e vista para Ilhabela, e Cachoeira do Prumirim (Ubatuba), junto à rodovia.

Circuito das Águas Paulista



DISTÂNCIA

Circuito composto por segmentos de 39 a 120 km (Mirantes de Lindóia e Serra Negra: 46 km; Rota das Curvas: 54 km; Holambra–Jaguariúna–Pedreira: 39 km; Histórica da Mogiana: 47 km; Rota SDDR 120: 120 km; Rota da Fé de Socorro: 90 km) Rodovias e estradas

MUNICÍPIOS NA ROTA

Circuito das Águas Paulistas Municípios na rotaÁguas de Lindóia, Lindóia, Serra Negra, Amparo, Monte Alegre do Sul, Socorro, Pedreira, Jaguariúna e Holambra

SP-360, SP-107, SP-340, SP-095 e ruas urbanas; estradas serranas e rurais nos circuitos SDDR 120 e Rota da Fé Informações adicionais

Características: Maior parte do trecho em asfalto, com predomínio de serra, subidas, descidas e curvas. A dificuldade vai de fácil a moderada. Os acessos a mirantes, como a Pedra da Bela Vista e o Pico da Cascavel em Socorro, são feitos por estradas de terra. Os circuitos SDDR 120 e Rota da Fé usam estradas serranas e rurais, e parte delas pode ser de terra. A região tem muitas estradas de terra ligando Socorro, Lindóia, Monte Alegre do Sul e as cidades mineiras vizinhas. A paisagem é de serra, com cidades de águas termais, mirantes e áreas rurais.

Segurança e apoio: As rodovias são estaduais, com acostamento variável e placas de curva de serra. A SP-340 é concedida e tem pedágio. A iluminação existe apenas nos núcleos urbanos. Abastecimento, alimentação e hotéis ficam nos centros das cidades. Em Amparo há mecânica 24h. Socorro tem hotéis certificados no programa “Socorro Destino Duas Rodas”, com estacionamento coberto para motos e informações sobre rotas e condições das estradas. Nas estradas rurais não há acostamento, iluminação nem sinalização.

Tipo de moto indicada: Os segmentos asfaltados são indicados para motos de estrada (street, custom, touring) e big trail. Os acessos de terra aos mirantes e os trechos rurais dos circuitos SDDR 120 e Rota da Fé pedem moto trail.

Atrativos: Praça Adhemar de Barros e Fontana di Trevi (Serra Negra), centro histórico de Amparo e Fazenda Atalaia, Moinho Povos Unidos e Boulevard Holandês (Holambra), estação de Jaguariúna, porcelanas e Museu da Porcelana (Pedreira), Distrito de Arcadas, Dom Bambu e Mirante do Cristo (Monte Alegre do Sul), Centro Cultural Movimento / Museu Duas Rodas (Socorro)

ROTAS DAS REGIÕES DE SOROCABA E BOTUCATU



Rotas do Mototurismo de São Paulo

Três Pedras - Bofete

Foto: Adobe Stock

Rota da Cuesta Paulista



DISTÂNCIA
~ 92 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
São Manuel, Botucatu, Pardinho e Bofete

SP-300 (Rod. Marechal Rondon) e Serra de Botucatu, SP-147, SP-374, Rodovia João Emilio Roder, vicinais Bofete–Pardinho e Pardinho–Botucatu e acesso pela SP-280 (Rod. Castello Branco)

Características: Entre São Manuel e Botucatu, a SP-300 é em grande parte duplicada, com asfalto excelente e retas. Na Serra de Botucatu, as curvas são muito sinuosas com trechos de subida íngremes. As vicinais Bofete–Pardinho–Botucatu têm pista simples e curvas acentuadas. A paisagem é de cuestas, com o Gigante Adormecido e fazendas.

Segurança e apoio: A SP-300 tem sinalização excelente, acostamento largo, postos 24h a cada 10 km e socorro da concessionária e pedágio, a SP-147 tem acostamento. Nas vicinais, a sinalização é moderada, o acostamento é parcial e só há postos em Bofete e na SP-280. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada. A moto trail também é adequada e fica mais confortável na serra e nas vicinais, onde as curvas são acentuadas e o acostamento é parcial.

Atrativos: Mirantes da Cuesta, cachoeiras Véu de Noiva e Pavão, Parque das Cascatas e Morro do Peru; formações rochosas das cuestas basálticas, vista da Gigante Deitada, vales rurais, Morro do Camelo, fazendas de café especial e queijarias artesanais.

Rota da Serra e Lobo



DISTÂNCIA
~ 114 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Botucatu, Itatinga, Avaré e Lobo

SP-209, SP-374, SP-255 e acesso e apoio pela SP-300 (Rod. Marechal Rondon)

Características: Maior parte do trecho em asfalto, com retas e curvas suaves com acostamento. Os acessos às trilhas e à orla da Represa de Jurumirim são em estradas rurais de terra. A paisagem é de reflorestamentos de eucalipto, com serras ao fundo e a represa.

Segurança e apoio: As rodovias têm acostamento, sinalização moderna e pedágio. Os postos completos, com restaurantes, banheiros e guincho, ficam na SP-300 e nos acessos às cidades. Nas estradas rurais não há acostamento nem apoio. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas e nos trevos.

Tipo de moto indicada: O percurso principal é indicado para motos de estrada. A moto trail é a mais adequada para quem vai seguir pelos acessos de terra às trilhas e à orla da represa.

Atrativos: Reflorestamentos de eucalipto, serras ao fundo e acessos a trilhas para big trail (motos de alta cilindrada); Represa de Jurumirim, marina e mirante da represa.

Marechal Rondon (Porto Feliz-Botucatu)



DISTÂNCIA
~ 131 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Porto Feliz, Tietê, Jumirim, Laranjal Paulista, Conchas e Botucatu

SP-209, SP-374, SP-255 e acesso e apoio pela SP-300 (Rod. Marechal Rondon)

Características: Todo o trecho é em asfalto. De Porto Feliz a Tietê, a rodovia é duplicada. De Tietê a Botucatu, predomina a pista simples. O relevo é suave ondulado, com longas retas, e fica mais sinuoso na Serra de Botucatu. A paisagem é rural, com trechos de Mata Atlântica.

Segurança e apoio: A rodovia tem acostamento pavimentado, sinalização completa, praças de pedágio e postos de combustível ao longo do percurso. Há base de atendimento ao usuário da concessionária. A iluminação existe apenas nos trevos e acessos urbanos.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada de qualquer estilo. A moto trail também é adequada, sem vantagem específica nesta rota.

Atrativos: Praça Doutor Ferraz (Praça da Matriz), em Conchas.

Rota de Aventura (Angatuba – Pardinho)



DISTÂNCIA	MUNICÍPIOS NA ROTA
~ 126 km	Angatuba, Guareí, Porangaba, Bofete, Pardinho

SP-268, SP-270, SP-157, SP-162, SP-141, SP-147, SP-374, Estradas Municipais.

Características: Maior parte do trecho em asfalto, em rodovias de pista simples. O relevo é de morros, com subidas, descidas e curvas fechadas, que ficam mais acentuadas na aproximação da cuesta entre Bofete e Pardinho. A paisagem é rural e serrana, com a formação rochosa da cuesta e o Gigante Adormecido. Fora da rota há trechos em cascalho e terra.

Segurança e apoio: As rodovias estaduais têm sinalização e acostamento variável. Os postos de combustível e o apoio mecânico ficam nas sedes de Angatuba, Guareí, Porangaba, Bofete e Pardinho. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada. A moto trail também é adequada e fica mais confortável nos trechos de morro e curvas da cuesta.

Atrativos: Formação rochosa da cuesta e Gigante Adormecido.

Rota Areiópolis - Pratânia



DISTÂNCIA
65 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Areiópolis, Lençóis Paulista e Pratânia

SP-300 e estradas de terra da zona rural da Cuesta (Est. Lep Quarenta)

Características: Os 25 km de asfalto ficam na SP-300, rodovia duplicada e de traçado reto. Os 40 km restantes são em estradas rurais de terra batida e cascalho solto, com trechos de areia típicos do solo arenoso da região. O traçado na terra é sinuoso, com subidas e descidas da cuesta. A paisagem é de vales e canaviais.

Segurança e apoio: A SP-300 tem boa sinalização, acostamento, pedágio e postos de serviço. Nas estradas de terra não há acostamento, sinalização nem iluminação, e há tráfego de caminhões e máquinas agrícolas da cana. Os postos e o apoio mecânico ficam apenas nas sedes de Areiópolis, Lençóis Paulista e Pratânia.

Tipo de moto indicada: O trecho de terra pede moto trail ou enduro, de preferência com pneus mistos. Motos de estrada não são indicadas no trecho final, por causa do cascalho solto e da areia.

Atrativos: Paisagem de vales e canaviais.

Rota Caipira



DISTÂNCIA
~ 105 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Pereiras, Cesário Lange, Tatuí, Guareí e Porangaba

SP-162, SP-157, Estrada Vicinal Roque Jacob de Barros, SP-129 (Rod. Gladys Bernardes Minhoto), SP-141 (Rod. Mario Batista Mori), SP-143

Características: Maior parte do trecho em asfalto, em rodovias de pista simples, com retas e curvas de raio amplo. O relevo tem leves subidas e descidas. A paisagem é rural, com campos, lavouras, haras e fazendas históricas.

Segurança e apoio: As rodovias têm sinalização básica e acostamento reduzido em alguns trechos. Os postos de combustível ficam nas entradas das cidades, em Pereiras e no trevo da Castello Branco. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é indicado para motos de estrada. A moto trail também é adequada e mais confortável.

Atrativos: Paisagem rural típica (campos, lavouras e haras), fazendas históricas, rios da bacia do Itapetininga e Cidade da Música (Porangaba).

Rota do Couro, do Luar e do Tietê



DISTÂNCIA
~ 75 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Botucatu, São Manuel, Pratânia, Igaraçu do Tietê e Barra Bonita

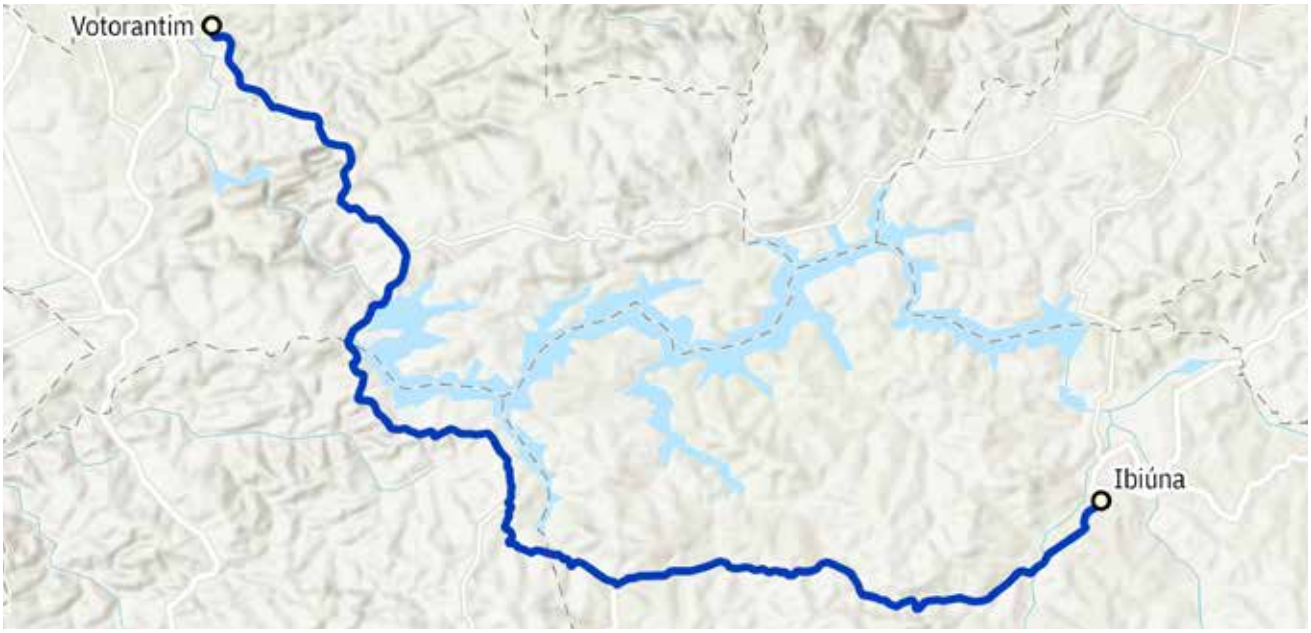
SP-251, SP-255 (Rod. Otávio Pacheco de Almeida Prado) e SP-251(Rod. Chico Landi)

Características: Maior parte do trecho em asfalto, em rodovias de pista simples. A SP251 tem curvas sinuosas leves em área de colinas. A SP-255 tem retas panorâmicas ao longo do reservatório do Rio Tietê. A paisagem é de colinas, canaviais e da orla do Tietê.

Segurança e apoio: As rodovias têm sinalização clara e acostamento em grande parte do trecho. Na SP-255 há pedágio, apoio da concessionária. Os postos ficam nos acessos às cidades, e a iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Atrativos: Museu Tonico & Tinoco, artesanato em couro e gastronomia caipira; orla do Tietê, Eclusa do Igaraçu do Tietê, passeios náuticos e parque da orla. Monumento Rota Biker Barra Bonita.

Rota Itupararanga



DISTÂNCIA
66 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Votorantim, Ibiúna

SP-250 (Rod. Bunjiro Nakao) e SP-270 (Rod. Raposo Tavares)

Características: Maior parte do trecho em asfalto. A SP-270 é rodovia duplicada. A SP250 é de pista simples, com muitas curvas e trechos de serra. A paisagem é de serra, com chácaras, áreas agrícolas e vista da Represa de Itupararanga.

Segurança e apoio: As duas rodovias possuem sinalização, acostamento, socorro mecânico e pedágio por pórticos eletrônicos. Os postos ficam ao longo da SP-270 e nas sedes urbanas. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas e nos trevos.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada de qualquer estilo.

Atrativos: Represa de Itupararanga.

Rota Estrada do Vinho (Cotia - São Roque)



DISTÂNCIA
~ 28 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Cotia, Vargem Grande Paulista e São Roque

Estrada do Vinho (SP-274 / SPV-077), com saída entre os km 39 e 45 da Rod. Raposo Tavares

Características: Maior parte do trecho em asfalto. O acesso pela Raposo Tavares é em rodovia duplicada. A Estrada do Vinho tem cerca de 10 km, pista simples, asfalto liso e bem demarcado, curvas técnicas e relevo serrano. A paisagem é montanhosa, com vinhedos, vinícolas e Mata Atlântica.

Segurança e apoio: A Raposo Tavares possui sinalização, acostamento, socorro mecânico e pedágio eletrônico. A Estrada do Vinho tem boa sinalização, mas acostamento reduzido e tráfego intenso de carros e pedestres nos fins de semana, por causa das vinícolas e restaurantes. Há postos na Raposo e no centro de São Roque. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada de qualquer estilo. A moto trail também é adequada.

Atrativos: Templo Budista Zu Lai e Templo Kinkaku-ji (Cotia), vinícolas coloniais e restaurantes rústicos.

ROTAS DA REGIÃO DA GRANDE SÃO PAULO



Rotas do Mototurismo de São Paulo

Complexo Gastronômico - Mairiporã

Foto: Tacio Sansonovski

Rota Caieiras – Franco da Rocha – Mairiporã



DISTÂNCIA
~ 30km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Caieiras, Franco da Rocha e Mairiporã

Rod. Luiz Salomão Chamma (SP-023), Estrada Sarkis Tellian

Características: Maior parte do trecho em asfalto, em pista simples. A SP-023 tem cerca de 19 km e liga a SP-332, em Franco da Rocha, à Fernão Dias, em Mairiporã. O relevo é de média montanha, com sucessão de curvas fechadas e variações de altitude no contraforte da Serra da Cantareira. A paisagem alterna trechos urbanos, reflorestamento de pinus, Mata Atlântica e a Represa Paiva Castro.

Segurança e apoio: A rodovia tem sinalização básica e trechos sem acostamento. O tráfego é intenso nos horários de pico, com travessias urbanas, lombadas e pedestres. Há postos, oficinas e guinchos nos centros de Caieiras, Franco da Rocha e Mairiporã. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é indicado para motos de estrada de qualquer estilo.

Atrativos: Parque Estadual do Juquery, Represa Paiva Castro e mirantes naturais.

Rota da Serra da Cantareira



DISTÂNCIA
~ 57km

MUNICÍPIOS NA ROTA
São Paulo e Mairiporã

Estrada da Roseira, Estrada Santa Inês e SP-023 (Franco da Rocha até a Rod. Fernão Dias); Estrada da Caceia, Rod. Prefeito Salomão Chamma (Estrada da Represa), Rod. Fernão Dias.

Características: Maior parte do trecho em asfalto, em pista simples, com curvas travadas de serra e desnível acentuado. A Estrada da Roseira tem cerca de 17,5 km, é Estrada Parque e cruza a Serra da Cantareira. A paisagem é de Mata Atlântica preservada, mirantes naturais e trechos urbanos.

Segurança e apoio: As estradas de serra têm sinalização básica, acostamento estreito ou inexistente e piso úmido com neblina nas manhãs. A Fernão Dias possui sinalização, acostamento, pedágio e socorro mecânico. Os postos e oficinas ficam em Mairiporã e na Fernão Dias. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é indicado para motos de estrada, especialmente as de perfil esportivo, muito presentes nas curvas da serra. A moto trail também é adequada e fica mais confortável no piso úmido e irregular.

Atrativos: Mirantes naturais, Parque Estadual da Cantareira, vilas gastronômicas de montanha.

Rota Itapecerica - Embu



DISTÂNCIA
~ 20km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Itapecerica da Serra e Embu-Guaçu

SP-234

Características: Maior parte do trecho em asfalto. A pista é simples e sinuosa, com curvas abertas, algumas mais perigosas, e relevo ondulado na transição entre o planalto e a Serra do Mar. A paisagem é de Mata Atlântica, chácaras e vistas da Represa de Guarapiranga.

Segurança e apoio: A rodovia é estadual, sem concessão e sem pedágio. Tem sinalização precária e falta de acostamento em boa parte do trecho. O tráfego é intenso, o asfalto tem trechos remendados e é comum haver animais na pista. Os postos e oficinas básicas ficam nos acessos urbanos, e a iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é indicado para motos de estrada de qualquer estilo. A moto trail também é adequada.

Atrativos: Vistas da Represa de Guarapiranga, pesqueiros, restaurantes de comida caseira e Parque da Várzea do Rio Embu-Guaçu.

Rota Vales do Tietê e Paraíba do Sul



DISTÂNCIA	MUNICÍPIOS NA ROTA
~ 87 km	Guararema, Mogi das Cruzes, Biritiba Mirim e Salesópolis

SP-066 e SP-088

Características: Maior parte do trecho em asfalto, em rodovias de pista simples, com trechos de serra suave e retas rurais arborizadas. O acesso ao Parque Nascentes do Tietê sai do km 107 da SP-088 pela Estrada do Pico Agudo, com cerca de 6 km de terra batida e subidas. A paisagem é de serra, várzeas, plantações de hortaliças e represas.

Segurança e apoio: As rodovias são estaduais, administradas pelo DER, com sinalização e acostamento variáveis. Há tráfego de caminhões da produção agrícola na SP-088. Na estrada de terra não há acostamento nem sinalização. Os postos e o apoio mecânico ficam em Mogi das Cruzes, Guararema, Biritiba Mirim e Salesópolis. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso principal é indicado para motos de estrada. A moto trail é a mais adequada para quem vai seguir pelos 6 km de terra até as nascentes do Tietê.

Atrativos: Parque Nascentes do Tietê (Salesópolis), centro histórico e estações ferroviárias de Guararema e orla de represas em Biritiba Mirim.

Rota Paranapiacaba



DISTÂNCIA
~ 45km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Suzano, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra e Santo André (Paranapiacaba)

SP-122 e SP-031 (Rod. Índio Tibiriçá)

Características: A maior parte do trecho é em asfalto, em pista simples, com trechos de serra, curvas fechadas e vegetação densa. Dentro da vila de Paranapiacaba, as ruas são de paralelepípedo e pedra, com trechos de terra e subidas íngremes. A ligação da vila ao bairro do Taquarussu é feita por estrada de terra. A paisagem é de Mata Atlântica da Serra do Mar, com a vila ferroviária inglesa e vistas da Represa Billings.

Segurança e apoio: As rodovias são estaduais, sem pedágio, com sinalização básica e acostamento estreito na serra. A SP-122 tem neblina intensa pela manhã, que reduz muito a visibilidade, além de piso úmido e tráfego de caminhões locais. O paralelepípedo fica escorregadio com a umidade. Há postos nas áreas centrais de Ribeirão Pires e Suzano, mas não na vila. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é indicado para motos de estrada. A moto trail é a mais adequada para quem vai rodar pelas ruas de pedra e pela estrada de terra do Taquarussu.

Atrativos: Vila Ferroviária de Paranapiacaba, trechos preservados de ferrovia e vistas da Represa Billings e do Rio Claro.

Caminho Cubatão – Parque Caminhos do Mar



DISTÂNCIA	MUNICÍPIOS NA ROTA
~ 40km	São Bernardo do Campo e Cubatão

SP-148 (Estrada Velha de Santos / Caminho do Mar), SP-050 (Rod. Anchieta)

Características: A maior parte do trecho é em asfalto. A SP-148 contorna a Represa Billings até a portaria do parque. Dentro do parque, a estrada desce a Serra do Mar por cerca de 9 km, em pista estreita e com curvas fechadas, e a velocidade máxima é de 30 km/h. A Rodovia Anchieta é duplicada e serve como ligação entre o planalto e Cubatão. A paisagem é de Mata Atlântica, com mirantes para a Baixada Santista e monumentos históricos.

Segurança e apoio: Motos só entram no parque em passeios guiados e agendados. Esses passeios acontecem uma vez por mês, têm vagas limitadas e exigem ingresso comprado com antecedência. Dentro do parque é proibido ultrapassar o limite de velocidade. O parque funciona de quarta a domingo, das 8h às 17h. Nos fins de semana, há pedestres, ciclistas e banhistas no trecho da Billings. A Anchieta tem concessionária, pedágio, sinalização e socorro mecânico. Há postos em São Bernardo do Campo e Cubatão.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada de qualquer estilo. A moto trail também é adequada.

Atrativos: Prainha do Riacho Grande, Padrão do Lorena, Rancho da Maioridade, monumentos históricos e mirantes da Mata Atlântica.

ROTAS DA REGIÃO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO



Rotas do Mototurismo de São Paulo

Represa Municipal - São José do Rio Preto

Foto: Adobe Stock

Rota Corredor Euclides da Cunha



DISTÂNCIA
~ 120 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Votuporanga, Valentim Gentil, Meridiano, Fernandópolis, Estrela d'Oeste, Jales, Santa Fé do Sul e Rubinéia

SP-320 (Rod. Euclides da Cunha)

Características: O trecho é em asfalto, em rodovia duplicada em praticamente toda a extensão. O traçado tem retas longas e ondulações suaves. A paisagem é de planície rural, com pastagens e lavouras, e termina na orla do Rio Paraná, em Santa Fé do Sul e Rubinéia.

Segurança e apoio: A rodovia é estadual, administrada pelo DER, sem pedágio. Tem bases do DER com guincho e socorro mecânico, monitoramento por câmeras e radares. O acostamento é amplo e há postos de grande porte ao longo do percurso. A iluminação existe nos trevos, dispositivos de acesso e travessias urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada de qualquer estilo.

Atrativos: Monumento dos Grandes Lagos, travessia dos polos regionais (Fernandópolis e Jales), orla de Santa Fé do Sul e marco do Rio Paraná.

Rota Estrada Boiadeira



DISTÂNCIA
150 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Araçatuba, Jales e Ouroeste

SP-463

Características: O trecho é em asfalto, em pista simples na maior parte do traçado. Na saída de Araçatuba há cerca de 10 km duplicados. O traçado tem retas extensas e relevo plano. A paisagem é de pastagens, canaviais e fazendas históricas de pecuária, com pontes sobre os rios Tietê e São José dos Dourados.

Segurança e apoio: A rodovia é estadual, administrada pelo DER e sem pedágio. Tem sinalização básica e acostamento irregular em trechos rurais. O tráfego vai de moderado a pesado, com caminhões canavieiros e boiadeiros, e as ultrapassagens pedem atenção redobrada. As bases de apoio são distantes. Os postos ficam nas cidades e trevos. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada de qualquer estilo.

Atrativos: Pontes sobre os rios Tietê e São José dos Dourados, fazendas históricas de pecuária e gastronomia tropeira.

Rota dos Grandes Lagos e Balneários



DISTÂNCIA
~ 64km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Fernandópolis, Macedônia, Mira Estrela, Indiaporã e Ouroeste

Rod. Vicinal José Pinheiro da Silva, SP-527, Rod. Vicinal Olímpio Correa de Moraes, Rod. Geraldina Bezerra Freitas, Rod. Candido Brasil Estrela (SP-527)

Características: Maior parte do trecho em asfalto. São vicinais e uma rodovia estadual curta, a SP-527, de pista simples, com retas e relevo plano. O tráfego é de leve a moderado, mais intenso nos fins de semana. A paisagem é de pastagens e lavouras, com a orla do reservatório de Água Vermelha, prainhas de água doce e balneários.

Segurança e apoio: As vias não têm acostamento largo e o pavimento das vicinais tem trechos irregulares. A sinalização é básica. Há tráfego de máquinas agrícolas e caminhões. Os postos ficam nas sedes de Fernandópolis, Mira Estrela, Indiaporã e Ouroeste. A Polícia Militar Rodoviária tem base no eixo. A iluminação existe apenas nos perímetros urbanos e trevos.

Tipo de moto indicada: O percurso é indicado para motos de estrada de qualquer estilo.

Atrativos: Prainhas de água doce no reservatório de Água Vermelha, balneários públicos, quiosques de pesca, ranchos e restaurantes de beira de represa.

São José do Rio Preto, Buritama



DISTÂNCIA
~ 100km

MUNICÍPIOS NA ROTA
São José do Rio Preto, Buritama

BR-153, Rod. Assis Chateaubriand (SP-425), Rod. Antônio Palhares, Estrada Vicinal Lázaro Teixeira dos Santos, Estrada Vicinal José Teixeira de Almeida.

Características: Maior parte do trecho em asfalto. A BR-153 é duplicada na saída de São José do Rio Preto. A SP-425 é de pista simples, com retas. As vicinais têm tráfego leve e traçado sinuoso, com pequenas curvas. A paisagem é rural, com pastagens e canaviais, e chega à orla do Rio Tietê e à represa da Usina Nova Avanhandava, em Buritama.

Segurança e apoio: A BR-153 possui sinalização, acostamento, pedágio e socorro mecânico. A SP-425 é administrada pelo DER, sem pedágio, e tem tráfego intenso de caminhões e carretas. Nas vicinais, a velocidade é baixa, não há bases formais de apoio e o acostamento é estreito. Os postos ficam em Rio Preto, Buritama e nos trevos. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é indicado para motos de estrada de qualquer estilo.

Atrativos: Prainha de Buritama, Náutico Clube/Restaurante Buritama.

Rota dos Pomares



DISTÂNCIA
~ 50km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Jales, Urânia, Palmeira d'Oeste, Rosalina, Marinópolis

BR-153, Rod. Assis Chateaubriand (SP-425), Rod. Antônio Palhares, Estrada Vicinal Lázaro Teixeira dos Santos, Estrada Vicinal José Teixeira de Almeida.

Características: Maior parte do trecho em asfalto. A SP-320 é duplicada. A SP-563 e a vicinal são de pista simples, com traçado levemente sinuoso, pequenas curvas e aclives rurais. A paisagem é de pomares e parreirais de uva e citros. Palmeira d'Oeste é conhecida como a Capital Regional da Uva.

Segurança e apoio: A SP-320 tem acostamento amplo, bases do DER e postos de grande porte. Na SP-563 e na vicinal, a velocidade é baixa, o acostamento é estreito e não há bases formais do DER, então o socorro depende das prefeituras e do comércio local. Há tráfego ocasional de tratores. Os postos ficam nas sedes municipais. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é indicado para motos de estrada de qualquer estilo.

Atrativos: Fruticultura (uvas finas e citros), degustação em parreirais, vinícolas artesanais e culinária caipira.

Rota Maravilhas do Rio Grande



DISTÂNCIA
~ 147km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Votuporanga, Parisi, Pedranópolis, Macedônia, Mira Estrela, São João do Marinheiro, Cardoso, Riolândia e Paulo de Faria

Rod. Aristides Pio dos Santos, Rod. Vicinal Chafi Marão, Rod Vicinal. Mira estrela/São João do Marinheiro, SP-322 (Rod. Dr. Waldemar Lopes Ferraz.)

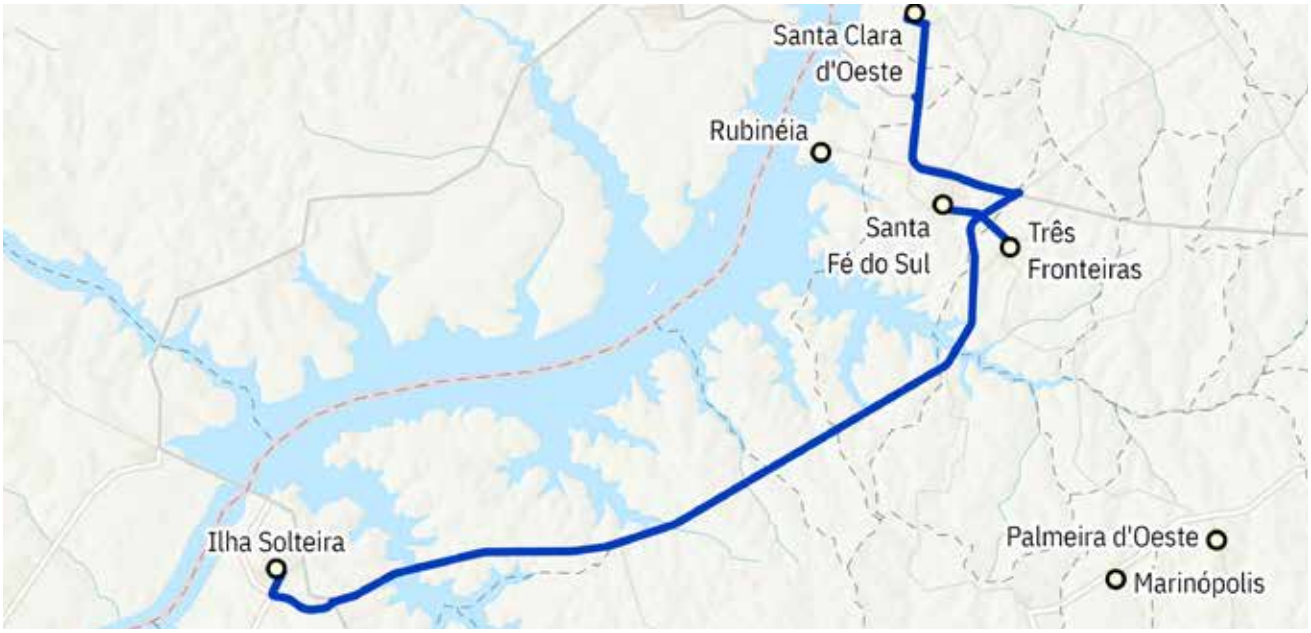
Características: Maior parte do trecho em asfalto, em pista simples, com curvas abertas e descidas suaves em direção aos rios Turvo e Grande. As vicinais têm trechos com trincas e remendos no pavimento. A paisagem é rural, com mata ciliar preservada, a ponte sobre o Rio Turvo e a orla do Rio Grande, com marinas fluviais.

Segurança e apoio: A SP-322 é estadual, administrada pelo DER, sem pedágio e com acostamento razoável. As vicinais têm acostamento estreito e sinalização básica. Há animais silvestres e máquinas agrícolas na pista, principalmente nos cruzamentos de Parisi e Pedranópolis. A circulação noturna é pequena. Os postos ficam nas sedes municipais, e a iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é indicado para motos de estrada de qualquer estilo. A moto trail também é adequada e fica mais confortável nas vicinais de pavimento irregular.

Atrativos: Ponte sobre o Rio Turvo, mata ciliar preservada e acesso a marinas fluviais.

Rota do Extremo Oeste



DISTÂNCIA
~ 83 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Santa Fé do Sul, Três Fronteiras, Santa Clara d'Oeste e Ilha Solteira

Rodovia Santa Fé do Sul – Santa Clara d'Oeste – SP-595, SP-320

Características: Maior parte do trecho em asfalto. A SP-320 é duplicada. A SP-595 e a ligação com Santa Clara d'Oeste são de pista simples. O traçado é calmo, com retas e relevo plano, e o tráfego é reduzido. A paisagem tem vista constante para as represas das usinas de Ilha Solteira e Água Vermelha. A rota chega ao encontro dos rios Grande e Paranaíba e ao Marco das Três Divisas (SP/MG/MS).

Segurança e apoio: As rodovias são estaduais, administradas pelo DER e sem pedágio. A SP-320 tem acostamento amplo e bases de apoio. Na SP-595 e no acesso a Santa Clara d'Oeste, a sinalização é básica e o acostamento é estreito. Há pouco tráfego pesado. O socorro mecânico depende das oficinas de Santa Fé do Sul e Ilha Solteira. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é indicado para motos de estrada de qualquer estilo.

Atrativos: Encontro dos rios Grande e Paranaíba (formando o Paraná), complexos de lazer aquático e Marco das Três Divisas (SP/MG/MS).

ROTAS DAS REGIÕES DO VALE DO PARAÍBA E SERRA DA MANTIQUEIRA



Rotas do Mototurismo de São Paulo

Parque Vicentina Aranha - São José dos Campos

Foto: André Rosa

Rota Serra da Bocaina



DISTÂNCIA
~ 120km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Canas, Lorena, Guaratinguetá e Cunha

Via Dutra (BR-116), para acesso, e SP-171 (Rod. Paulo Virgílio);

Características: Maior parte do trecho em asfalto. Entre Guaratinguetá e Cunha, a SP171 tem asfalto liso, curvas abertas e terceira faixa nas subidas.

Segurança e apoio: A Dutra possui pedágio, acostamento e socorro mecânico. A SP-171 tem boa sinalização, tachas refletoras e radares fixos. Na serra não há postos nem sinal de celular estável, e os postos ficam só em Guaratinguetá e Cunha. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é indicado para motos de estrada de média e alta cilindrada. A moto trail ou big trail é a mais adequada para a descida da serra, por causa do bloquete, das curvas fechadas e do pavimento irregular.

Atrativos: Mirante Janela do Céu (bairro do Rochedo), O Lavandário, O Contemplário, trilha da Pedra da Macela (1.840 m), ateliês de cerâmica, cervejarias artesanais, Cachoeira da Pedra Branca e calçamento do século XVIII do Caminho do Ouro.

Rota Taubaté – Natividade da Serra



DISTÂNCIA
~ 58 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Taubaté, Redenção da Serra e Natividade da Serra

SP-121 (Rod. Major Gabriel Ortiz Monteiro / Rod. Otacílio Fernandes da Silva), SP-383

Características: Maior parte do trecho em asfalto. A pista é simples e muito sinuosa, cercada por Mata Atlântica e sem tráfego pesado intenso. O relevo é de morros, com subidas e descidas. Entre Redenção da Serra e Natividade da Serra, o pavimento tem trechos mais desgastados. A paisagem é rural e serrana, com vendas de queijos e doces artesanais e, nos últimos quilômetros, vista da Represa de Paraibuna.

Segurança e apoio: A rodovia é estadual, administrada pelo DER e sem pedágio. Tem sinalização básica e acostamento estreito ou inexistente em vários trechos. Não há bases de apoio ao longo do percurso. Os postos e as oficinas ficam em Taubaté, Redenção da Serra e Natividade da Serra. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é indicado para motos de estrada de qualquer estilo.

Atrativos: Vendas rurais com queijos e doces artesanais e, nos últimos 10 km, miradouros informais com vistas da Represa de Paraibuna.

Rota Taubaté – São Luís do Paraitinga



DISTÂNCIA	MUNICÍPIOS NA ROTA
~ 46 km	Taubaté e São Luís do Paraitinga

SP-125 (Rod. Oswaldo Cruz)

Características: Maior parte do trecho em asfalto. A pista é simples, com retas longas e curvas suaves e abertas no planalto. A paisagem é de pastagens, colinas e antigas fazendas, chegando ao centro histórico de São Luís do Paraitinga.

Segurança e apoio: A rodovia é estadual, administrada pelo DER e sem pedágio. Tem acostamento estreito ou inexistente em boa parte do trecho. Há base de atendimento do DER em São Luís do Paraitinga, além de postos e pequenos comércios à beira da estrada. Neblina pela manhã e piso escorregadio são os principais riscos. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada de qualquer estilo.

Atrativos: Visual de pastagens, antigas fazendas e colinas; acesso ao município histórico de São Luís do Paraitinga.

Rota Taubaté – Campos do Jordão



DISTÂNCIA
~ 46 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Taubaté, Campos do Jordão

SP-123 (Rod. Floriano Rodrigues Pinheiro), SP-383 (Rod. Floriano Rodrigues Pinheiro)

Características: Maior parte do trecho em asfalto. Entre Taubaté e o pé da serra, a rodovia é plana, com retas. Na subida da Serra da Mantiqueira, a pista é simples, com curvas largas, viadutos, túnel e terceira faixa nas subidas longas. A paisagem é de planície do Vale do Paraíba e, na serra, Mata Atlântica com araucárias, até o Portal de Campos do Jordão.

Segurança e apoio: A rodovia é estadual, administrada pelo DER. É bem pavimentada e sinalizada, com indicação constante de limites de velocidade, áreas de escape na descida e monitoramento por câmeras. Há neblina frequente na serra. Os postos ficam em Taubaté, Tremembé e Campos do Jordão. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada de qualquer estilo.

Atrativos: Paradas gastronômicas pé da serra para café, almoço ou compras de produtos artesanais. Paisagem da Mata Atlântica e das araucárias, Mirante Lajeado com vista para a Serra da Mantiqueira, Portal de Campos do Jordão.

Rota São José dos Campos – Cachoeira Paulista (Estrada Velha)



DISTÂNCIA
~ 130 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
São José dos Campos, Roseira, Potim, Aparecida, Guaratinguetá, Lorena, Canas e Cachoeira Paulista

SP-062 (Rod. Prefeito Edmir Vianna Moura / Rodovia Velha)

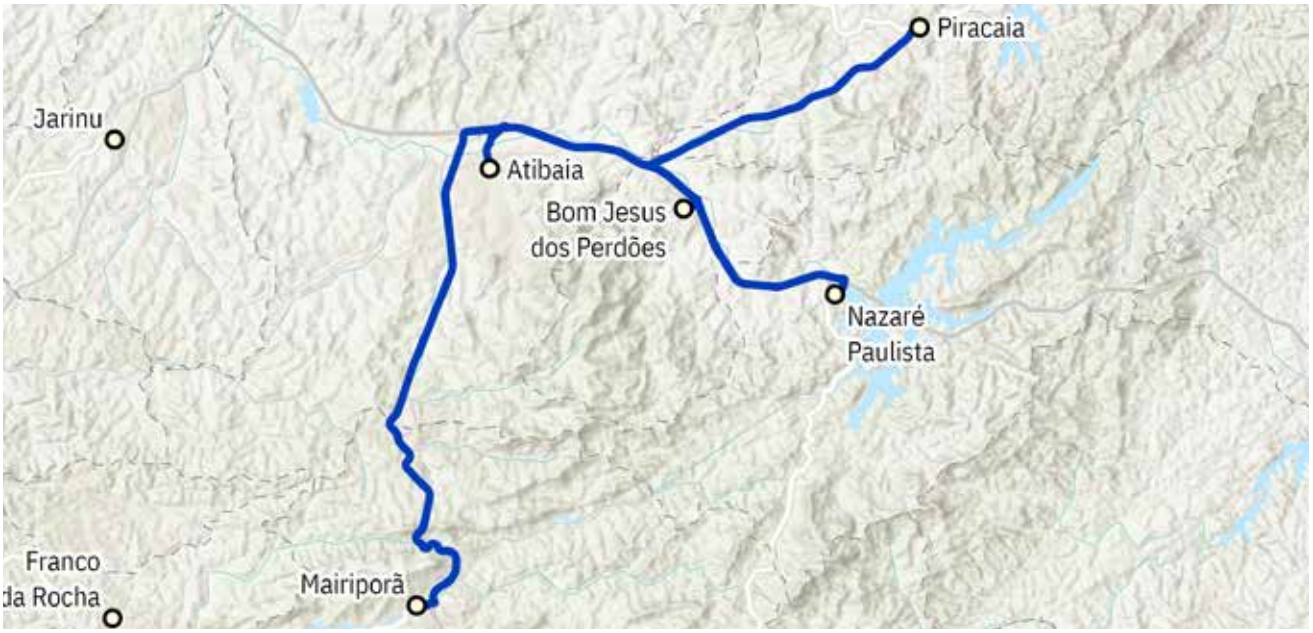
Características: Maior parte do trecho em asfalto, em estado de regular a bom, em pista simples. O traçado é plano, com retas e curvas suaves ao longo do Rio Paraíba do Sul, sem trechos de serra. A rodovia atravessa vários perímetros urbanos. A paisagem é de várzeas, arrozais e o vale do Paraíba, com a Serra da Mantiqueira ao fundo.

Segurança e apoio: A rodovia é estadual, administrada pelo DER e sem pedágio. Tem acostamento estreito ou escasso, sinalização moderada, lombadas e radares de 50 a 60 km/h, além de tráfego local, pedestres e ciclistas. Há postos, oficinas e borracharias a cada 5 a 10 km nos perímetros urbanos. Não há guincho privado nem assistência 24h. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para qualquer tipo de moto.

Atrativos: Mirante das Pedras (Aparecida), no caminho rumo ao Porto Itaguaçu, com vista panorâmica do vale; no restante, belezas naturais, sem atrativos específicos.

Circuito Entre Serras e Águas



DISTÂNCIA
~ 84km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Mairiporã, Nazaré Paulista, Bom Jesus dos Perdões, Piracaia e Atibaia

SP-065 (Rod. Dom Pedro I), SP-036 (Nazaré Paulista) e SP-063 (Piracaia e Bom Jesus dos Perdões)

Características: Maior parte do trecho em asfalto. A SP-065 é duplicada, com asfalto em bom estado e curvas de média e alta velocidade. A SP-036 e a SP-063 são de pista simples, com declives moderados e trechos secundários com ondulações e remendos. O relevo é montanhoso, com pontos acima de 1.150 m em Nazaré Paulista. A paisagem é de vales, morros e represas do Sistema Cantareira, como a do Rio Atibainha.

Segurança e apoio: A SP-065 possui sinalização, acostamento, socorro mecânico e pedágio, e motos pagam metade da tarifa. A SP-036 e a SP-063 têm acostamento estreito ou irregular e sinalização básica. Os postos ficam a cada 15 a 20 km, além de restaurantes de beira de estrada. A iluminação existe apenas nos trevos urbanos.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada de qualquer estilo.

Rota do Livro (Caçapava – Monteiro Lobato)



DISTÂNCIA
~ 27 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Caçapava, Monteiro Lobato e São Francisco Xavier

Rodovia Prefeito Osório da Cunha Lara Neto

Características: Maior parte do trecho em asfalto. A vicinal tem cerca de 23,5 km de pista simples, com traçado sinuoso e curvas suaves. A paisagem é rural, típica da Baixa Mantiqueira, com vales e pequenas propriedades.

Segurança e apoio: A vicinal tem sinalização básica, acostamento estreito e não tem pedágio. O comércio à beira da estrada é pouco, restrito a queijarias rurais e paradas simples de doces e cafés. Postos, borracharias, oficinas e restaurantes ficam nos perímetros urbanos de Caçapava e Monteiro Lobato. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada de qualquer estilo.

Atrativos: Transição imediata para o turismo rural, com paisagens da serra, patrimônio histórico, cultura caipira, vales e pequenas propriedades rurais da Baixa Mantiqueira.

Rota Caçapava – Cunha



DISTÂNCIA
~ 120km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Caçapava, Taubaté, Roseira, Aparecida, Guaratinguetá e Cunha

Estrada Velha Caçapava–Cunha e BR-116

Características: Maior parte do trecho em asfalto. A primeira parte cruza o Vale do Paraíba em terreno plano, pela Dutra (duplicada) ou pela Estrada Velha (SP-062, pista simples). A partir de Guaratinguetá, a SP-171 sobe a serra até Cunha, com asfalto liso, subidas, descidas, curvas fechadas e terceira faixa nos trechos mais inclinados. A paisagem é de várzeas do vale e, na serra, campos de altitude e Mata Atlântica.

Segurança e apoio: A Dutra possui pedágio, acostamento, socorro mecânico e postos ao longo da via. A SP-062 tem acostamento estreito, lombadas e travessias urbanas. A SP-171 tem boa sinalização, tachas refletoras e radares fixos. Na serra, o comércio é pouco e se resume a queijarias e cafés; postos e oficinas ficam em Guaratinguetá e Cunha. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada de qualquer estilo, especialmente as de média e alta cilindrada na subida da serra.

Atrativos: Transição imediata para o turismo rural, com paisagens da serra, patrimônio histórico, cultura caipira, vales e pequenas propriedades rurais da Baixa Mantiqueira.

Rota Jacareí – Igaratá



DISTÂNCIA
~ 28 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Jacareí e Igaratá

SP-065 (Rod. Dom Pedro I)

Características: Maior parte do trecho em asfalto, em rodovia duplicada de alta velocidade. O asfalto é liso, as pistas são bem divididas e as curvas são abertas. O relevo é de morros suaves. A paisagem é de serras e dos braços da Represa do Jaguari, que ficam visíveis entre os km 21 e 25, no sentido Jacareí–Igaratá.

Segurança e apoio: A rodovia possui sinalização excelente, câmeras, policiamento e socorro 24h gratuito. Há pedágio, e as motos pagam metade da tarifa. Não é recomendado parar no acostamento por causa do fluxo de veículos pesados. Para paradas, use os recuos de postos ou os acessos às marinas. A iluminação existe nos trevos e acessos.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada de qualquer estilo, especialmente as de perfil touring e esportivo.

Atrativos: Vistas panorâmicas dos braços da Represa Jaguari entre os km 21 e 25 (sentido Jacareí–Igaratá) e mirantes nas saídas para Igaratá; não há mirantes oficiais nem estacionamentos na beira do asfalto.

Rota Estrada Velha de Guararema



DISTÂNCIA
~ 25 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Jacareí e Guararema

SP-066 (Rod. Henrique Eroles)

Características: Maior parte do trecho em asfalto. A pista é simples, arborizada e sinuosa, e acompanha o relevo e o Rio Paraíba do Sul. Em vários trechos, as copas das árvores formam um "túnel verde". A velocidade fica entre 60 e 80 km/h, controlada por lombadas eletrônicas e radares fixos, e a ultrapassagem só é permitida nos trechos retos. A paisagem é de mata ciliar, o Rio Paraíba do Sul e, na chegada, o centro histórico de Guararema.

Segurança e apoio: A rodovia é estadual, administrada pelo DER e sem pedágio. Tem acostamento estreito. Há tráfego de caminhões da produção agrícola da região. Os postos e as oficinas ficam em Jacareí e Guararema. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada de qualquer estilo.

Atrativos: Túnel verde de copas de árvores, Rio Paraíba do Sul ao lado, centro histórico e parques de Guararema.

Rota Caçapava - Picinguaba



DISTÂNCIA
~ 156 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Caçapava, Jambeiro, Paraibuna, Barra da Varginha, Caraguatatuba, Maranduba
Camburi Ubatuba e Pinciguaba Ubatuba (entroncamento com a Rod. dos Tamoios)

SP-103 (Rod. Professor Júlio de Paula Moraes) e SP-099 (Rod. dos Tamoios, no entroncamento)

Características: Maior parte do trecho em asfalto. A SP-103 tem cerca de 33 km de pista simples, muito sinuosa, com sequência de curvas e trechos com limite de 40 a 60 km/h. A SP-099 é duplicada, com curvas longas e abertas. A paisagem é de áreas verdes, fazendas históricas e propriedades de turismo rural, até a represa de Paraibuna.

Segurança e apoio: A SP-103 é administrada pelo DER, sem pedágio. Tem trechos sem acostamento, sinalização básica, nenhuma iluminação e nenhuma base fixa de atendimento. Os postos ficam no perímetro urbano de Jambeiro. A SP-099 possui sinalização de ponta, acostamento amplo, socorro mecânico e pedágio para motos.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada de qualquer estilo. A moto trail também é adequada e fica mais confortável nas curvas da SP-103.

Atrativos: Áreas verdes, fazendas históricas e propriedades de turismo rural do Vale do Paraíba e das encostas da Serra do Mar; não há atrativo exclusivo no percurso.

Rota São José dos Campos – Caraguatatuba



DISTÂNCIA
~ 107 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
São José dos Campos, Jambeiro, Paraibuna e Caraguatatuba

SP-099 (Rod. dos Tamoios)

Características: Maior parte do trecho em asfalto, em rodovia duplicada no planalto, com asfalto impecável e curvas longas e abertas. Na descida da Serra do Mar, o sentido litoral usa a Serra Antiga, que tem duas faixas de descida, acostamento e curvas de serra. A subida para São José dos Campos é feita pela Serra Nova, com cerca de 22 km de túneis e viadutos. Na chegada ao litoral, os Contornos ligam a rodovia a Caraguatatuba e São Sebastião. A paisagem é de montanhas e Mata Atlântica, com vistas da represa de Paraibuna.

Segurança e apoio: A rodovia possui sinalização de ponta, iluminação LED nos túneis e contornos, acostamento amplo e socorro mecânico. Há pedágio para motos em cabines físicas em Jambeiro (km 16) e Paraibuna (km 59), além do sistema free flow no Contorno Sul. Os túneis têm câmeras e telefones de emergência, e é proibido ultrapassar dentro deles. Com chuva forte, a Serra Antiga pode ser fechada por risco de queda de barreiras, e o tráfego passa a ser feito em comboio pela Serra Nova. Os túneis também podem ser fechados à noite para manutenção.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada de qualquer estilo, especialmente as de perfil touring.

Atrativos: Mirante de Paraibuna, à beira da rodovia.

Rota Lavrinhas – Queluz



DISTÂNCIA
17 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Lavrinhas e Queluz

SP-064 (Estrada Velha Rio–São Paulo), SP-058, SP-116 Pres. Dutra.

Características: Maior parte do trecho em asfalto. A Estrada Velha Rio–São Paulo tem pista simples, plana e de curvas suaves, com algumas pontes e viadutos. Ela corre ao longo do vale, paralela à Serra da Mantiqueira e à Via Dutra. Os acessos secundários às propriedades rurais são de paralelepípedo ou terra batida compactada. A paisagem tem o paredão da Serra da Mantiqueira de um lado e o Rio Paraíba do Sul do outro.

Segurança e apoio: A Estrada Velha é estadual, administrada pelo DER, sem pedágio. Tem acostamento estreito, sinalização básica e velocidade média baixa. O apoio mecânico e médico depende dos centros urbanos de Lavrinhas e Queluz. Na saída para a Dutra, em Queluz, há postos grandes com conveniência. A Dutra é concedida, com pedágio, acostamento e socorro mecânico. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso principal é indicado para motos de estrada de qualquer estilo. A moto trail é mais adequada para quem vai seguir pelos acessos de paralelepípedo e terra até as propriedades rurais.

Atrativos: Paredão da Serra da Mantiqueira de um lado e Rio Paraíba do Sul do outro, em um dos maiores tesouros naturais e históricos do Vale do Paraíba.

Rota Guararema – Santa Branca



DISTÂNCIA
~ 20 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Guararema e Santa Branca

Rod. Maria Teodora Couto de Oliveira (SAB-030); Estrada Marechal Teodoro Couto de Oliveira.

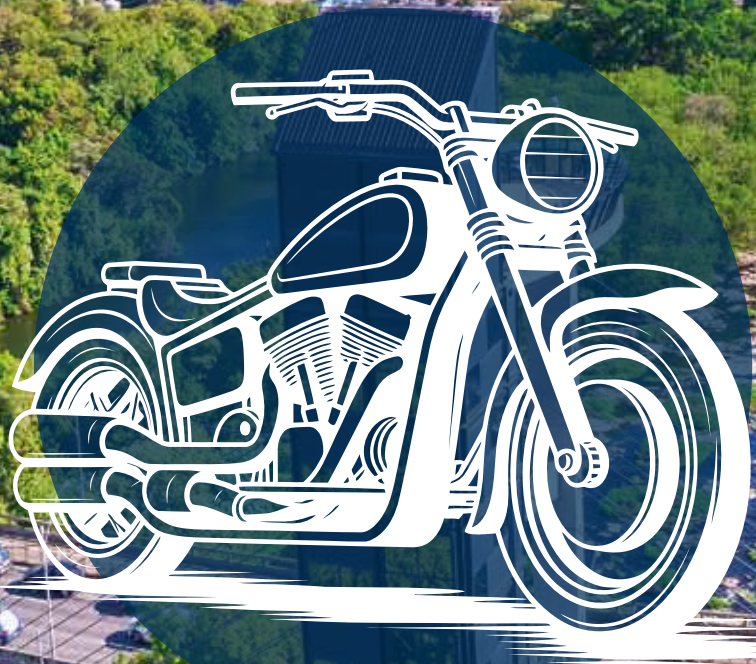
Características: Maior parte do trecho em asfalto. O asfalto é novo e excelente, em pista simples e muito sinuosa, ao longo do Rio Paraíba do Sul. Não há faixas de ultrapassagem.

Segurança e apoio: A sinalização é toda nova. A estrada é predominantemente rural, sem postos de combustível, policiamento ou guincho. O fluxo de ciclistas e romeiros da Rota da Luz é constante, e não há acostamento. O apoio fica concentrado nas sedes de Guararema e Santa Branca, e o sinal de celular oscila. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para qualquer tipo de moto.

Atrativos: Paisagem às margens do Rio Paraíba do Sul, com vegetação nativa, alambiques e propriedades rurais que vendem queijos, doces e cachaças.

ROTAS DAS REGIÕES DE PIRACICABA, CENTRAL, RIBEIRÃO PRETO E FRANCA



Rotas do Mototurismo de São Paulo

Ponte do Mirante - Piracicaba

Foto: Adobe Stock

Rota Rio Claro – Santa Rita do Passa Quatro



DISTÂNCIA
~ 120 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Rio Claro, Corumbataí, Analândia, Pirassununga, Porto Ferreira e Santa Rita do Passa Quatro

Estradas rurais e vicinais; Rodovia BR-364, Rod. BR-369, BR-050, Rod. SP-328.

Características: O trecho é misto. As rodovias são asfaltadas e servem de ligação entre as cidades. As estradas rurais entre Rio Claro, Corumbataí e Analândia são de terra e cascalho, com subidas da cuesta, desnível positivo acentuado, trechos de areia do solo arenítico e erosão nas valetas. A paisagem é a da cuesta de Corumbataí, com morros testemunho como o Cuscuzeiro e o Camelo, cachoeiras e campos de altitude.

Segurança e apoio: As rodovias têm sinalização, acostamento e postos. Nas estradas rurais não há acostamento, sinalização nem iluminação, e o sinal de celular é instável nos trechos de serra. Os postos e o apoio mecânico ficam nas sedes municipais, com destaque para Rio Claro, Pirassununga e Porto Ferreira. Parte do percurso passa pela APA Corumbataí-Botucatu-Tejupá, que tem regras ambientais próprias.

Tipo de moto indicada: Os trechos de terra pedem moto trail ou enduro, de preferência com pneus mistos ou cravudos. Motos de estrada só conseguem fazer as ligações asfaltadas entre as cidades.

Atrativos: Cachoeira do Monte Sião, Cachoeira da Escada, Cachoeira Três Quedas, Morro do Cristo/Itatiaia e Deserto do Alemão.

Bueno de Andrada – Araraquara



DISTÂNCIA
~18 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Araraquara (inclui o distrito de Bueno de Andrada)

SP-123 Estrada municipal Araraquara – Bueno de Andrada

Características: Maior parte do trecho em asfalto bem conservado, com poucas curvas e desníveis. O percurso é curto, passa ao lado da linha do trem e a cruza antes de chegar ao distrito. A paisagem é rural, com canaviais e o pequeno núcleo histórico de Bueno de Andrada.

Segurança e apoio: A estrada tem boa sinalização, mas não tem acostamento pavimentado. Em alguns trechos, a margem é de terra. Há iluminação nos trechos urbanos e nenhuma no trecho rural. O apoio fica em Bueno de Andrada, Araraquara e Matão. Atenção à passagem em nível sobre a linha férrea.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para qualquer tipo de moto.

Atrativos: Percurso curto que passa ao lado da linha do trem e a cruza antes de chegar ao distrito.

Rota Piracicaba – Itirapina



DISTÂNCIA
~ 100 km (Por Charqueada)
~ 88 km (Por Águas de São Pedro)

MUNICÍPIOS NA ROTA
Piracicaba, Charqueada, São Pedro e Itirapina
Alternativa: Piracicaba, Águas de São Pedro, São Pedro e Itirapina

Por Charqueada: SP-308 (Rod. Hermínio Petrin) e SP-191 (Rod. Carlos Mauro) Por Águas de São Pedro: SP-304 (Rod. Geraldo de Barros) Trecho comum: Rod. Mun. Elísio de Paula Teixeira (Serra de São Pedro), Rod. Vicinal Ulysses Guimarães e SP-225 (acesso a Itirapina)

‘Características: Maior parte do trecho em asfalto, em pista simples. Até São Pedro, o relevo é ondulado, com retas e curvas suaves entre canaviais. Isso vale para a SP-308 e a SP-191, por Charqueada, e para a SP-304, por Águas de São Pedro. Em São Pedro, a Rod. Elísio de Paula Teixeira sobe a Serra de São Pedro com aclive acentuado e curvas fechadas. No alto da cuesta, a Rod. Ulysses Guimarães segue pelo planalto, passando por Itaqueri da Serra, até Itirapina. A paisagem é de cuestas, mirantes da Serra do Itaqueri e canaviais.

Segurança e apoio: As rodovias estaduais são concedidas à Eixo SP. Têm boa sinalização, acostamento na maior parte do trecho e pedágio (na SP-308, em Piracicaba, ou na SP-304, em São Pedro). Na Serra de São Pedro, a pista é simples, com acostamento parcial e tráfego de caminhões, e já houve acidentes graves com motos. A Rod. Ulysses Guimarães tem sinalização básica e acostamento estreito. Há postos em Piracicaba, Charqueada, Águas de São Pedro, São Pedro e Itirapina; no planalto, o apoio é escasso. A iluminação existe apenas nos perímetros urbanos.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada de qualquer estilo, especialmente as de média cilindrada nas curvas da serra.

Atrativos: Praça Antônio D’Alprat (Praça da Matriz de Charqueada), fontes e balneário de Águas de São Pedro, Parque do Cristo e rampa de voo livre no alto da Serra de São Pedro, Cruzeiro do Facão e Morro do Fogão (na divisa com Itirapina), distrito de Itaqueri da Serra e Represa do Broa (Itirapina).

Rota Piracicaba – Torrinha



DISTÂNCIA	MUNICÍPIOS NA ROTA
~~85 km (Por Santa Maria da Serra) ~ 83 km (Alternativa pela parte alta)	Piracicaba, Águas de São Pedro, Santa Maria da Serra e Torrinha. Alternativa pela parte alta: Piracicaba, Águas de São Pedro, São Pedro, Torrinha.

Por Santa Maria da Serra: SP-304 (Rod. Geraldo de Barros), que coincide com a SP-191 entre São Pedro e Santa Maria da Serra Pela parte alta: SP-304 até São Pedro, Rod. Mun. Elísio de Paula Teixeira (Serra de São Pedro), Rod. João Dorigon e Rod. Dr. Américo Piva

Características: Maior parte do trecho em asfalto, em pista simples. Por Santa Maria da Serra, a SP-304 alterna retas entre canaviais e curvas suaves. A Eixo SP está duplicando 31 km entre São Pedro e Santa Maria da Serra, com conclusão prevista para meados de 2027. Até março de 2027, há desvios nos km 216–218 e 222–224. De Santa Maria da Serra a Torrinha, a SP-304 sobe a serra com curvas. Pela parte alta, a Serra de São Pedro tem aclive acentuado e curvas fechadas; depois, no planalto, as curvas são suaves até Torrinha. A paisagem é de cuestas, canaviais e o reservatório de Barra Bonita.

Segurança e apoio: A SP-304 é concedida à Eixo SP, com boa sinalização e acostamento na maior parte do trecho. A rota por Santa Maria da Serra passa pelas duas praças de pedágio de São Pedro (km 183 e km 215). Nos trechos em obra, há desvios e sinalização provisória. Na Serra de São Pedro, a pista é simples, com tráfego de caminhões, e já houve acidentes graves com motos. As rodovias municipais têm sinalização básica e acostamento estreito. Há postos em Piracicaba, Águas de São Pedro, São Pedro e Torrinha; entre essas cidades, o apoio é escasso. A iluminação existe apenas nos perímetros urbanos.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada de qualquer estilo.

Atrativos: Rua do Porto e Engenho Central (Piracicaba), fontes e balneário de Águas de São Pedro e orla do reservatório de Barra Bonita (Santa Maria da Serra). Pela parte alta, o Parque do Cristo e o antiquário Vila del Capo, no alto da serra (Rod. João Dorigon).

Circuito Serra do Itaqueri



DISTÂNCIA
~ 207km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Ipeúna, São João da Lapa, São Pedro, Charqueada, Santa Maria da Serra, Torrinha, Brotas e Itirapina

Estrada Municipal de Ipeúna (Serra do Itaqueri), SP-304, Estrada Vicinal Ulisses Guimarães, SP-304 e Rod. Dr. Américo Piva (Torrinha–Brotas)

Características: O trecho é misto. As estradas municipais da Serra do Itaqueri, a partir de Ipeúna, são de terra batida e cascalho, com pedras e trechos de areia fofa no topo do chapadão. A subida da serra é acentuada, com curvas sinuosas de terra. A SP-304, a Rod. Ulysses Guimarães e a ligação Torrinha–Brotas são asfaltadas. A paisagem é de paredões avermelhados da cuesta, formações como a Cabeça de Índio, mirantes e cachoeiras.

Segurança e apoio: Nas estradas de terra não há acostamento nem iluminação, e a sinalização é mínima. O sinal de celular é instável na serra. A SP-304 é concedida à Eixo SP, com sinalização, acostamento e obras de duplicação entre São Pedro e Santa Maria da Serra. O apoio fica nos centros de Ipeúna, São Pedro, Torrinha e Brotas. A rota é usada por trilheiros, ciclistas e jipeiros, e é comum encontrá-los nos trechos de terra.

Tipo de moto indicada: Os trechos de terra pedem moto trail, big trail ou enduro, de preferência com pneus mistos ou cravudos. Motocross também é possível nos trechos mais técnicos. Motos de estrada só conseguem fazer as ligações asfaltadas.

Atrativos: Trilha do Cabrito, mirantes naturais e Parque Ecológico Henrique Barbeta, Mirante Serra do Itaqueri, Cuesta do Índio Ipeúna Ecoturismo, Cachoeira da Lapinha, Morro do Fogão, Portal das Cachoeiras, e as cachoeiras e os esportes de aventura de Brotas.

Rota Mogi Guaçu - Cosmópolis



DISTÂNCIA
~ 130 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Mogi Guaçu, Conchal, Araras, Cordeirópolis, Limeira, Engenheiro Coelho, Artur Nogueira e Cosmópolis

SP-191, SP-330, SP-310, Estrada Dr. Cassio de Freitas Levy, SP-050, SP - 340, SP133

Características: Maior parte do trecho em asfalto. As ligações principais (SP-330, SP- 310 e SP-340) são duplicadas. A SP-191, a SP-133 e a Rodovia Dr. Cássio de Freitas Levy são de pista simples. O relevo é plano a levemente ondulado, com longas retas e curvas suaves ou abertas. A paisagem é rural, com canaviais, laranjais e o bairro histórico do Cascalho, em Cordeirópolis.

Segurança e apoio: As rodovias duplicadas são concedidas, com sinalização, acostamento amplo, socorro mecânico e pedágio. Nas rodovias de pista simples, a sinalização é de regular a boa e há acostamento na maior parte do trecho. A Rodovia Dr. Cássio de Freitas Levy, entre Limeira e Cordeirópolis, tem pedágio municipal. Há postos nos acessos às cidades, no trevo da SP-330 e no bairro do Cascalho. A iluminação existe apenas nos perímetros urbanos.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para qualquer tipo de moto.

Atrativos: Parque Ecológico Prefeito Wilson Lozano e Praça 9 de Abril (Conchal), Praça Jamil Abrahão Saad (Cordeirópolis) e Praça Presidente Kennedy – Praça do Rodrigo (Cosmópolis).

Rota Capivari – Elias Fausto



DISTÂNCIA	MUNICÍPIOS NA ROTA
15 km	Capivari e Elias Fausto

SP-308 e acesso rural

Características: Maior parte do trecho em asfalto. A SP-308 é duplicada, com relevo suave e retas. No acesso urbano a Elias Fausto há trechos de paralelepípedo. A paisagem é rural, com canaviais e o lago do Café do Lago Colonial.

Segurança e apoio: A SP-308 tem acostamento amplo e pavimentado, sinalização completa e pedágio. Há posto de combustível (Posto Benfica) e restaurantes na entrada do município. Nos trechos de paralelepípedo, a pista fica escorregadia quando molhada. A iluminação existe nos trevos e no perímetro urbano.

Tipo de moto indicada: O percurso é indicado para qualquer tipo de moto.

Atrativos: Café do Lago Colonial.

Rota Limeira – Artur Nogueira



DISTÂNCIA
~ 39 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Limeira, Engenheiro Coelho e Artur Nogueira

SP-332 e vicinais

Características: O trecho é misto. A SP-332 e as vicinais principais são asfaltadas, com relevo plano e pista simples. Os trechos rurais do Trilhão de Motos são de terra e cascalho, com relevo acidentado, erosões, aclives fortes e passagens por mata. Com chuva, há lama e valetas; na seca, poeira e cascalho solto. A paisagem é rural, com laranjais, canaviais e plantações de mandioca.

Segurança e apoio: A SP-332 tem acostamento em parte do trecho e sinalização. As vicinais e as estradas de terra não têm acostamento nem iluminação, e a sinalização só existe em dias de evento. Há tráfego de máquinas agrícolas. A base de apoio fica no Recinto de Exposições João Cardoso, e os postos ficam nas sedes municipais.

Tipo de moto indicada: As vicinais asfaltadas são indicadas para qualquer tipo de moto. Os trechos de terra do Trilhão pedem moto trail, big trail, enduro ou motocross, de preferência com pneus cravudos.

Atrativos: Recinto de Exposições João Cardoso.

Rota Caminhos de Franca



DISTÂNCIA
~ 110km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Franca, Cristais Paulista, Pedregulho, Rifaina

Rodovia Cândido Portinari (SP-334) , Rodovia Tancredo de Almeida Neves, Estrada Municipal Pedregulho.

Características: O trecho é misto. A SP-334 e a Rodovia Tancredo de Almeida Neves são asfaltadas e ligam Franca, Cristais Paulista, Pedregulho e Rifaina. As estradas municipais de Pedregulho, que levam aos atrativos rurais, são de terra e cascalho, com subidas e descidas acentuadas no relevo de serra. A paisagem é de serras e chapadas da divisa com Minas Gerais, com fazendas históricas e vista da represa do Rio Grande em Rifaina.

Segurança e apoio: A SP-334 tem sinalização, acostamento e pedágio. As estradas municipais de terra não têm acostamento, iluminação nem sinalização. Os postos e o apoio mecânico ficam em Franca, Cristais Paulista, Pedregulho e Rifaina.

Tipo de moto indicada: Os trechos de terra pedem moto trail ou enduro, de preferência com pneus mistos. Motos de estrada só conseguem fazer as ligações asfaltadas entre as cidades.

Atrativos: Morro do Cavalo, Fazenda Jaborandi, Ruínas da Estação Ferroviária de Indaiá, Empório Aroeira.

ROTAS DAS REGIÕES DO VALE DO RIBEIRA E LITORAL SUL



Rotas do Mototurismo de São Paulo

Iguape

Foto: Adobe Stock

Rota Serra da Cabeça da Anta



DISTÂNCIA	MUNICÍPIOS NA ROTA
~ 96 km	Juquiá, Tapiraí, Piedade

SP-079

Características: Maior parte do trecho em asfalto, em pista simples. Entre Piedade e Tapiraí, o relevo é de planalto, com curvas e morros. Entre Tapiraí e Juquiá, a Serra da Cabeça da Anta tem cerca de 40 km com centenas de curvas sinuosas e consecutivas, com grande desnível. A paisagem é de Mata Atlântica preservada da Serra do Mar, com riachos, cachoeiras e mirantes naturais.

Segurança e apoio: A rodovia possui pedágio e socorro mecânico. Na serra, o acostamento é estreito ou inexistente, não há iluminação e o sinal de celular falha. Há neblina e chuva frequentes. A serra tem restrição a veículos de carga. Os postos ficam em Piedade, Tapiraí e Juquiá.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada de média e alta cilindrada, com piloto experiente em serra. A moto trail ou big trail também é adequada e fica mais confortável no piso úmido.

Atrativos: Mirantes naturais, riachos e cachoeiras na pista, áreas vizinhas ao Parque Estadual Carlos Botelho e a Lanchonete e Restaurante Cabeça da Anta (SP-79, km 169), aberta 24 horas.

Circuito Cavernas e Big Trail



DISTÂNCIA
220 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Eldorado, Barra do Turvo, Iporanga, Itapeúna

SP-165, Estrada Mun. Iporanga-Barra do Turvo, SP-116, SP-193

Características: O trecho é misto. Entre Eldorado e Iporanga, pela SP-165, o asfalto passa por serra de Mata Atlântica, com curvas muito sinuosas, cotovelos fechados e aclives acentuados. A partir de Iporanga, o acesso ao PETAR (Núcleo Santana, no Bairro da Serra) segue pela SP-165 em terra e cascalho, com buracos e pedras. A Estrada Municipal Iporanga–Barra do Turvo também tem longos trechos de terra. A paisagem é de vales do Rio Ribeira, cavernas, cachoeiras e bairros quilombolas.

Segurança e apoio: Não há acostamento, iluminação nem pedágio. A sinalização é básica no asfalto e quase inexistente na terra. Entre Apiaí e Iporanga, a SP-165 é proibida para veículos com mais de 6 toneladas. Os postos ficam só em Eldorado, Iporanga e Barra do Turvo.

Tipo de moto indicada: O percurso pede moto trail ou big trail, de preferência com pneus mistos, por causa dos trechos de terra, cascalho e lama. Motos de estrada só conseguem fazer o trecho asfaltado entre Eldorado e Iporanga.

Atrativos: Caverna do Diabo, mirantes do Vale do Ribeira, bairros quilombolas e acesso aos núcleos do PETAR (Núcleo Santana), com cachoeiras, trilhas e cavernas. Cachoeira Dito Salú, Cooperfloresta, Pico do Caldeirão, cachoeiras do bairro Barreiros, Rio Turvo, rafting e boia cross.

Rota Ilha Comprida – Cananéia



DISTÂNCIA
75 a 85 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Iguape, Ilha Comprida e Cananéia

Rod. Ivo Zanella, Rod. Amantino Stievano, Estrada Pref. José Herculano de Oliveira Rosa, Vias da Ilha Comprida e balsa do Boqueirão Sul

Características: O trecho é misto e totalmente plano, com longas retas e vento lateral. As rodovias de acesso e o trecho urbano da ilha são em asfalto e lajotas. O miolo da ilha tem estradas de terra e areia. A faixa de praia, com quase 74 km, depende da tábua de marés: na maré cheia a faixa firme some e sobra só areia fofa. A paisagem é de dunas, restinga, praias desertas e o complexo estuarino-lagunar de Cananéia–Iguape.

Segurança e apoio: Não há acostamento nas vias de terra nem na praia. A sinalização é escassa, e há placas proibindo o trânsito de veículos em alguns trechos de praia perto do Boqueirão Sul. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas. No miolo isolado da ilha, os postos ficam a mais de 60 km um do outro. A balsa Cananéia–Ilha Comprida funciona todos os dias, com intervalo de 30 a 60 minutos conforme o horário, e cobra só no embarque em Cananéia (valendo ida e volta).

Tipo de moto indicada: Os trechos de terra, areia e praia pedem moto trail ou big trail, de preferência com pneus mistos. Motos de estrada e custom devem ficar no asfalto e evitar a faixa de areia.

Atrativos: Dunas da Ilha Comprida, Boqueirão Sul, Complexo Estuarino-Lagunar (APA Cananéia-Iguape-Peruíbe), Centro Histórico de Cananéia; rota usada entre o Encontro de Motociclistas de Cananéia (maio) e a Festa do Senhor Bom Jesus de Iguape.

Caminho do Ariri e Cachoeiras



DISTÂNCIA
60 a 70 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Cananéia, Ariri

Estrada do Ariri

Características: O trecho é predominantemente de terra, chão batido e cascalho, com traçado muito sinuoso. Com chuva, formam-se atoleiros. Na seca, há poeira, costelas e pedras soltas. A paisagem é de Mata Atlântica preservada, cachoeiras como a do Pitu, a vila caiçara do Ariri e o estuário lagunar na divisa com o Paraná.

Segurança e apoio: Não há acostamento, iluminação, pedágio nem postos de combustível, e a sinalização é precária. O apoio se limita a bares e mercearias locais, e há longos trechos sem sinal de celular. Não é recomendado rodar à noite nem depois de chuvas fortes.

Tipo de moto indicada: O percurso é exclusivo para moto trail ou big trail, com pneus mistos ou cravudos. Motos de estrada não são indicadas.

Atrativos: Cachoeira do Pitu e quedas do entorno, vila caiçara do Ariri e visual do estuário lagunar na divisa com o Paraná.

Rota SS (Santos – Santa Fé do Sul)



DISTÂNCIA	MUNICÍPIOS NA ROTA
~ 690 km	Santos, Cubatão, São Bernardo do Campo, São Paulo, Campinas, São Carlos, São José do Rio Preto, Jales e Santa Fé do Sul

Sistema Anchieta–Imigrantes, SP-348 (Bandeirantes), SP-310 (Washington Luís) e SP320 (Euclides da Cunha)

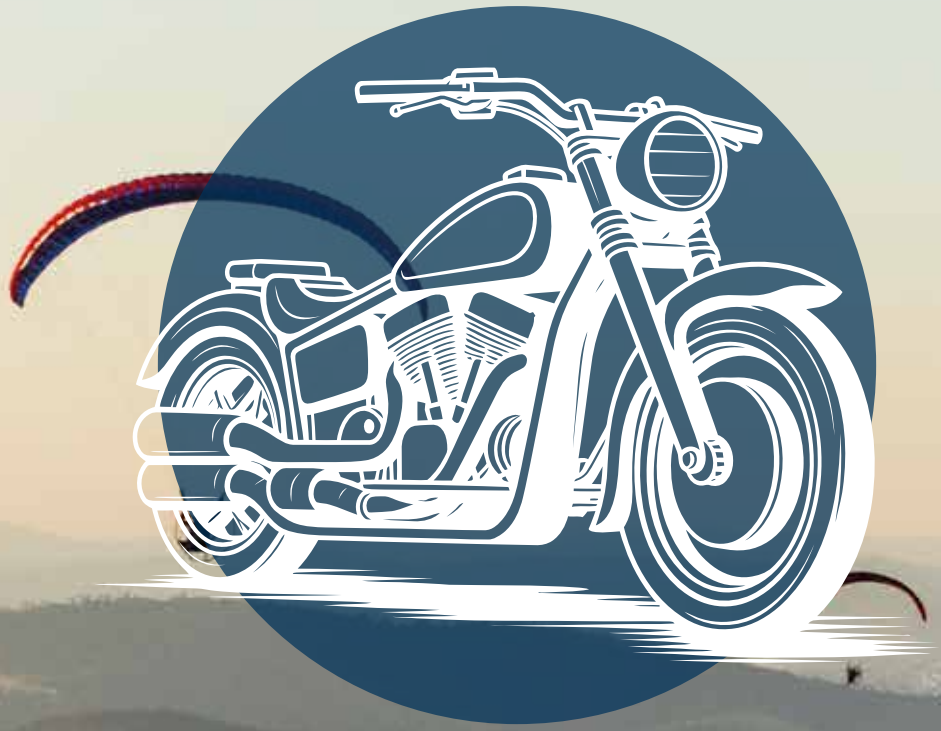
Características: Todo o trecho é em asfalto, em rodovias duplicadas, algumas com três ou mais faixas por sentido. A subida da Serra do Mar pelo Sistema Anchieta–Imigrantes tem túneis e viadutos. Do planalto em diante, o traçado é de retas longas e curvas abertas, até o noroeste paulista. A paisagem passa da Baixada Santista e da Serra do Mar para a região metropolitana e o interior, com canaviais e pastagens, e termina no Rio Paraná, em Santa Fé do Sul.

Segurança e apoio: Até São José do Rio Preto, todas as rodovias são concedidas, com sinalização completa, acostamento amplo, socorro mecânico 24h, pedágios e postos de grande porte. A SP-320 é administrada pelo DER, sem pedágio, com bases de apoio e postos ao longo da via. A iluminação existe nos trevos, túneis e trechos urbanos.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada, especialmente as de perfil touring, pela longa distância.

Atrativos: Subida da Serra, Corredor dos Bandeirantes (Campinas), eixo São Carlos – Washington Luís, trevo do Noroeste (São José do Rio Preto) e reta final pela Euclides da Cunha.

ROTAS DA REGIÃO DE CAMPINAS



Rotas do Mototurismo de São Paulo

Pedra Grande - Atibaia

Foto: Adobe Stock

Rota Cênica Joaquim Egídio – Amparo - Pedreira



DISTÂNCIA
~ 108km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Campinas, Sousas, Joaquim Egídio, Morungaba, Amparo, Pedreira

SP-081 e acessos municipais, SP-360, SP-095

Características: O trecho é misto. A SP-081, com cerca de 15 km, é asfaltada entre Campinas, Sousas, Joaquim Egídio e o bairro Cabras. A ligação de Joaquim Egídio até Morungaba segue por estradas municipais de terra e cascalho, em relevo de serra, com subidas e descidas. Entre Morungaba, Amparo e Pedreira, a SP-360 e a SP-095 são asfaltadas, com colinas e curvas. A paisagem é de serras, Mata Atlântica, o Rio Jaguari e o Observatório de Campinas no Pico das Cabras.

Segurança e apoio: Nas rodovias asfaltadas, o acostamento é variável e há placas de curvas de serra. Nas estradas de terra não há acostamento nem iluminação, e a sinalização é mínima. Nos fins de semana há muitos ciclistas em Sousas, Joaquim Egídio e nas estradas rurais. Os postos ficam em Campinas, Sousas, Joaquim Egídio, Morungaba, Amparo e Pedreira. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas.

Tipo de moto indicada: Os trechos asfaltados são indicados para motos de estrada. A ligação de terra entre Joaquim Egídio e Morungaba pede moto trail ou big trail, de preferência com pneus mistos.

Atrativos: Observatório Jean Nicolini / Pico das Cabras, Ponte de Sousas e centro histórico de Joaquim Egídio, Polo Astronômico de Amparo, Cachoeira Joaquim Egídio, Rio Jaguari.

Circuito Indaiatuba - Cabreúva



DISTÂNCIA
~ 66 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Indaiatuba, Itupeva e Cabreúva

Estrada Municipal José Boldrini, Estrada Municipal Iva 345, Estrada Ver. José de Moraes

Características: Maior parte do trecho em asfalto. São estradas de pista simples, em colinas, com curvas e subidas leves. A Estrada José Boldrini tem cerca de 23 km e liga Indaiatuba a Itupeva, onde passa a se chamar Estrada Mário Tonoli. Os desvios para propriedades e sítios podem ser de terra. A paisagem é rural, com pomares, fazendas, condomínios de chácaras e, perto de Cabreúva, a Serra do Japi.

Segurança e apoio: As estradas não têm acostamento nem iluminação na maior parte do trecho. O tráfego é intenso e misto, com pedestres, ciclistas, carros e caminhões. A sinalização é básica. Não há pedágio nas estradas municipais. Os postos e o apoio mecânico ficam nos centros de Indaiatuba, Itupeva e Cabreúva.

Tipo de moto indicada: O percurso é indicado para motos de estrada de qualquer estilo. A moto trail também é adequada e fica mais confortável nos desvios de terra para as propriedades rurais.

Atrativos: Museu Ferroviário Estação Indaiatuba, fazendas e pomares de Itupeva e Parque da Cidade de Jundiaí.

Rota da Uva (Jundiaí-Jarinu)



DISTÂNCIA
~ 38km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Jundiaí (bairros Caxambu, Roseira, Toca e Colônia), Jarinu

SP-360 (Rod. João Cereser), Av. Comendador Antonio Borin (antiga Estrada do Caxambu) e estradas rurais dos bairros da Rota da Uva

Características: Maior parte do trecho em asfalto. O acesso pela SP-360 é em rodovia duplicada. Entre os bairros, as estradas rurais são de pista simples e estreitas, com curvas e colinas. Algumas ligações e acessos a adegas e sítios podem ser de terra ou paralelepípedo. A paisagem é de vinhedos, pomares, adegas familiares de origem italiana e a bacia do Rio Jundiaí-Mirim.

Segurança e apoio: A SP-360 é concedida, com sinalização, acostamento e pedágio. As estradas rurais não têm acostamento nem iluminação, e a sinalização é básica e turística. O tráfego de ciclistas é frequente, porque a área faz parte do Circuito Ciclo Tour da Uva. Há muitos carros nos fins de semana e na época da Festa da Uva. Os postos ficam na área urbana de Jundiaí e de Jarinu, e há restaurantes e lojas ao longo da rota.

Tipo de moto indicada: O percurso é indicado para motos de estrada de qualquer estilo. A moto trail também é adequada e fica mais confortável nos acessos de terra às adegas.

Atrativos: Vinícolas rurais e paisagem local.

Circuito das Frutas



DISTÂNCIA
~ 150km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Atibaia, Jarinu, Jundiaí, Louveira, Vinhedo, Valinhos, Itatiba, Morungaba, Amparo

Rodovias SP-065, SP-354, Estrada Vinhedo-Louveira, Estrada do Jequitibá, Estrada Vicinal Adolpho Pecorari, SP-360.

Características: Maior parte do trecho em asfalto. A SP-065 é duplicada. A SP-354, a SP-360 e as estradas municipais são de pista simples, com colinas, curvas e relevo montanhoso no trecho Itatiba–Morungaba–Amparo. Os acessos a sítios, pomares e parques ecológicos podem ser de terra. A paisagem é de pomares de uva, figo, morango e caqui, vinhedos e represas como a João Gasparini, em Vinhedo.

Segurança e apoio: A SP-065 e a SP-360 são concedidas, com sinalização, acostamento, socorro mecânico e pedágio, e na Dom Pedro I as motos pagam metade da tarifa. As estradas municipais têm acostamento estreito ou inexistente e sinalização básica. Nos fins de semana e feriados, o tráfego é intenso no eixo Itatiba–Morungaba– Amparo. Há postos e comércio nos centros urbanos e ao longo dos eixos principais. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas e trevos.

Tipo de moto indicada: O percurso é indicado para motos de estrada de qualquer estilo. A moto trail também é adequada e fica mais confortável nos acessos de terra a sítios e parques.

Atrativos: Parque Ecológico Pauletto (Jarinu), Parque Ecológico Pedro Mineiro (Morungaba), Parque Monsenhor Bruno Nardini (Valinhos), Represa João Gasparini (Vinhedo) e Rota Vale das Frutas (Louveira).

ROTAS DAS REGIÕES DE MARÍLIA E ITAPEVA



Rotas do Mototurismo de São Paulo

Cachoeira Palmito Mole - Itapeva

Foto: Paulo Preto

Circuito Italiano e as Águas do Paranapanema (Pedrinhas Paulista – Ourinhos)



DISTÂNCIA
140 km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Pedrinhas Paulista, Tarumã, Assis, Cândido Mota, Salto Grande, Ourinhos

SP-270 (Rod. Raposo Tavares) no eixo Assis–Salto Grande–Ourinhos, completada por vicinais até Pedrinhas Paulista, Tarumã e Cândido Mota.

Características: Maior parte do trecho em asfalto. A SP-270 tem retas longas e relevo suave ondulado no planalto. As vicinais até Pedrinhas Paulista, Tarumã e Cândido Mota são de pista simples, com retas e curvas abertas. A paisagem é de lavouras de soja, milho e cana, com a colônia italiana de Pedrinhas Paulista e o Rio Paranapanema em Salto Grande e Ourinhos.

Segurança e apoio: A SP-270 possui sinalização, acostamento, socorro mecânico e pedágios em Palmital e Assis. As vicinais têm sinalização básica e acostamento estreito. Há tráfego de caminhões e máquinas agrícolas na safra. Os postos e as paradas ficam em Assis, Cândido Mota, Salto Grande e Ourinhos. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas e trevos.

Tipo de moto indicada: O percurso é todo asfaltado e indicado para motos de estrada de qualquer estilo.

Atrativos: Locais de parada em Assis, Cândido Mota e Salto Grande.

Rota Angra Doce (Piraju – Fartura – Paranapanema)



DISTÂNCIA
Extensão variável por circuito interno (≈ 340km)

MUNICÍPIOS NA ROTA
Canitar, Chavantes, Ipaussu, Bernardino de Campos, Águas de Santa Barbara, Cerqueira César, Avaré, Paranapanema, Piraju, Fartura, Timburi

SP-255, SP-287 e SP-270

Características: Maior parte do trecho em asfalto, de regular a excelente. As rodovias principais têm longas retas panorâmicas e curvas suaves. As ligações com os municípios menores, como Óleo, Timburi, Arandu e Fartura, são feitas por vicinais de pista simples.

Segurança e apoio: As rodovias estaduais têm acostamento completo na maior parte dos trechos, postos de policiamento rodoviário e pedágio nos trechos concedidos. As vicinais têm acostamento estreito e sinalização básica. Os postos e o apoio ficam nas sedes municipais, com mais estrutura em Avaré, Piraju e Ourinhos. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas e trevos.

Tipo de moto indicada: O percurso é indicado para motos de estrada de qualquer estilo, especialmente as de perfil touring, pela distância. A moto trail também é adequada e fica mais confortável nas vicinais de acesso às praias e ranchos.

Atrativos: A paisagem é de águas e lazer em torno da Represa de Jurumirim e do Rio Paranapanema, com praias de água doce, marinas e áreas rurais.

Rota do Turismo Tropeiro e Caminho das Tropas



DISTÂNCIA
~ 220km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Itapetininga, Itaberá e Bom Sucesso de Itararé

Rod. Prof. Francisco da Silva Pontes, Rod. Francisco Alves Negrão (SP-258), Rod. Pedro Rodrigues Garcia (SP-249), Rod. Salvador Rufino de Oliveira Neto (SP-267), Rod. Vicinal Bom Sucesso do Itararé

Características: Maior parte do trecho em asfalto. São rodovias de pista simples, com retas longas e relevo ondulado do planalto do sudoeste paulista. A vicinal de Bom Sucesso de Itararé é asfaltada e é o único acesso da cidade pelo lado paulista. Os acessos aos cânions e cachoeiras, como o Cânion Pirituba e o Vale dos Gigantes, são estradas de terra com erosões fortes em alguns pontos. A paisagem é de campos, reflorestamentos, cânions do Rio Itararé e o antigo Caminho das Tropas.

Segurança e apoio: As rodovias concedidas, como a SP-258, têm sinalização, acostamento, socorro mecânico e pedágio. As demais têm acostamento variável e sinalização básica. A vicinal de Bom Sucesso de Itararé recebe manutenção constante, mas tem pouca estrutura. Na cidade não há agência bancária, e o apoio fica concentrado em Itararé e Itapeva. Nos acessos de terra não há acostamento, iluminação nem sinalização. A rota é usada como corredor por quem segue para o Sul do país.

Tipo de moto indicada: O percurso principal é indicado para motos de estrada de qualquer estilo. Para chegar aos cânions e cachoeiras de Bom Sucesso de Itararé, a moto trail é a mais adequada, por causa dos acessos de terra com erosões.

Atrativos: Caminho das Tropas e Canyons do Sudoeste (Bom Sucesso de Itararé).

Circuito Turístico Sudoeste Paulista



DISTÂNCIA
~ 255km

MUNICÍPIOS NA ROTA
Buri, Taquarivaí, Nova Campina, Bom Sucesso de Itararé, Itararé, Itaporanga, Coronel Macedo.

SP-258 (Rod. Francisco Alves Negrão), Rod. Vicinal Bom Sucesso de Itararé, ligação Itararé–Riversul–Itaporanga, SP-255 (Rod. Eduardo Saigh) e SP-249 (eixo de Coronel Macedo)

Características: Maior parte do trecho em asfalto. A SP-258 liga Buri, Taquarivaí, Nova Campina e Itararé. Ela é de pista simples entre Capão Bonito e Itararé, com trechos em obras de duplicação perto de Itapeva. A SP-255 e a SP-249 ligam Itaporanga e Coronel Macedo, em pista simples, com retas e relevo ondulado. Os acessos aos cânions de Bom Sucesso de Itararé e Itararé são de terra. A paisagem é de campos, reflorestamentos de pinus e eucalipto, cânions do Rio Itararé e a divisa com o Paraná.

Segurança e apoio: A SP-258 e a SP-255 são concedidas, com sinalização, acostamento, socorro mecânico e pedágios em Buri (km 250), Itararé (km 327) e Coronel Macedo (km 333). A ligação Itararé–Riversul–Itaporanga não é concedida e tem estrutura mais simples. Há tráfego intenso de caminhões de madeira e grãos. Os postos ficam nas sedes municipais, e o trevo de Buri é apontado como ponto crítico. A iluminação existe apenas nas áreas urbanas e trevos.

Tipo de moto indicada: O percurso principal é indicado para motos de estrada, especialmente as de perfil touring, pela distância. Para chegar aos cânions, a moto trail é a mais adequada, por causa dos acessos de terra.

Atrativos: A paisagem é de campos, reflorestamentos de pinus e eucalipto, cânions do Rio Itararé e a divisa com o Paraná.


VISITE AS ROTAS DE SÃO PAULO
E VIVA EXPERIÊNCIAS
QUE FICAM NA MEMÓRIA
Rotas de
São Paulo
PAULISTA
SÃO PAULO
GOVERNO DO ESTADO
SÃO PAULO SÃO TODOS
CHICOROSA