

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
MARIA ANGÉLICA PIRES DE ANDRADE**

**DIAGNÓSTICO TURÍSTICO DA ESTRADA DA GRACIOSA
NO MUNICÍPIO DE QUATRO BARRAS**

**CURITIBA
2008**

**DIAGNÓSTICO TURÍSTICO DA ESTRADA DA GRACIOSA
NO MUNICÍPIO DE QUATRO BARRAS**

Monografia apresentada ao Curso de Especialização em Planejamento e Gestão do Turismo, Departamento de Turismo, Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná, para a obtenção de título de Especialista em Planejamento e Gestão do Turismo.

Orientador: Profa. Msc. Luciane de Fátima Neri

TERMO DE APROVAÇÃO

MARIA ANGÉLICA PIRES DE ANDRADE

DIAGNÓSTICO TURÍSTICO DA ESTRADA DA GRACIOSA NO MUNICÍPIO DE QUATRO BARRAS

Monografia apresentada como requisito parcial para a obtenção do grau de Especialista no Curso de Pós-graduação *Latu Senso* Especialização em Planejamento e Gestão do Turismo pela seguinte banca qualificadora.

Orientador: Profa. Ms. Luciane de Fátima Neri
Departamento de Turismo – UFPR

Profa. Ms. Silvana do Rocio de Souza
Departamento de Turismo – UFPR

2008

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus pelo dom da vida e pela oportunidade que me concedeu, de terminar o curso. A minha mãe e ao meu marido pela força e por nunca terem me deixado desistir no meio do caminho. Aos amigos de sala de aula com idéias, material e apoio. Aos professores do curso que me deram muitas idéias.

A Prefeitura de Quatro Barras na pessoa do Secretário de Turismo Sr. Marcos Alves Góes que sempre atendeu com muito boa vontade, as perguntas inclusive disponibilizando material. Ao Sr. Henrique Schimidlin pelo conhecimento e entusiasmo pelo assunto.

RESUMO

A Estrada da Graciosa foi importante para a colonização e história do Estado do Paraná, sendo utilizada como meio de transporte entre o Planalto Curitibano e o litoral, no escoamento de produtos. Este trabalho é um levantamento do potencial turístico da Estrada da Graciosa dentro do município de Quatro Barras com o propósito de identificar e avaliar a situação da área tanto com relação a infraestrutura oferecida aos moradores quanto aos turistas. O potencial existe, pode ser incentivado dentro dos moldes do turismo sustentável, já que o grande atrativo da região é a natureza que em alguns trechos está bem preservada.

RÉSUMÉ

La route de Graciosa fut importante pour la colonisation et l'histoire du Paraná, en étant utilisée comme moyen de transport entre le plateau curitibain et le littoral. Ce travail présente un levée de la puissance touristique de la route de Graciosa dans la municipalité de Quatro Barras avec le propos d'identifier et d'évaluer la situation de la surface régionale, par rapport à l'infra-structure basique offerte aux habitants e aux touristes. On peut dire qu'il y a la puissance et elle pourra être stimulée aux façons du tourisme naturel, puisque le plus grand atractif de la région c'est la nature d'où certains passages sont très bien préservés.

LISTA DE FIGURAS

FOTO 1 – ESTRADA QUASE ORIGINAL.....	34
FOTO 2 – BAIRRO PRÓXIMO AO PORTAL OESTE.....	35
FOTO 3 – PORTAL OESTE.....	38
FOTO 4 – OBELISCO DE D. PEDRO II.....	39
FOTO 5 – CAPELA SÃO JOSÉ.....	39
FOTO 6 – IGREJA SÃO SEBASTIÃO.....	40
FOTO 7 – IGREJA DA CAMPININHA.....	40
FOTO 8 – CAPELA BEATO LUIS ORIONE.....	41
FOTO 9 – ORATÓRIO DO ANJO DA GUARDA.....	41
FOTO 10 – CAPELA SÃO PEDRO.....	42
FOTO 11 – LAGOA AZUL.....	42
FOTO 12 – PONTE DE ARCO.....	43
FOTO 13 – PONTE DO RIO TAQUARI.....	43
FOTO 14 – BIFURCAÇÃO DO ROTEIRO.....	44
FOTO 15 – MORADA DO SILÊNCIO.....	44
FOTO 16 – ESTRADA DA GRACIOSA ENCONTRA PR 410.....	45
FOTO 17 – ENTRADA DA GRACIOSA SELVAGEM.....	45
FOTO 18 – MATA ATLÂNTICA.....	46
FOTO 19 – CAMINHA NA MATA.....	46
FOTO 20 – CASA DE PEDRA.....	47
FOTO 21 – VISTA AO LADO DA CASA DE PEDRA.....	47
FOTO 22 – CAMINHO PELA TRILHA.....	48
FOTO 23 – SAIDA DA TRILHA NA PR 410.....	48

SUMÁRIO

1 – INTRODUÇÃO	08
2 – REVISÃO TEÓRICA	09
2.1 – Conceitos de Turismo.....	09
2.2 – Oferta Turística.....	11
2.3 – Demanda Turística.....	12
2.4 – Segmentação do Turismo.....	13
2.5 – Produto Turístico.....	13
2.6 – Turismo em Áreas Naturais.....	15
2.7 – Ecoturismo.....	16
2.8 – Turismo Cultural.....	18
2.9 – Unidades de Conservação.....	19
2.10 – Área de Proteção Ambiental da Serra do Mar.....	22
2.11 – Caminhos Coloniais.....	23
2.12 – Inventário da Oferta Turística.....	23
3 – METODOLOGIA	25
4 – CARACTERIZAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO	27
4.1 – O Município de Quatro Barras.....	27
4.2 – História da Estrada da Graciosa.....	29
5 – RESULTADOS ENCONTRADOS	34
6 – CONCLUSÃO	50
7 – REFERÊNCIAS	52
8 – APÊNDICES	55
9 – ANEXOS	65

1 – INTRODUÇÃO

O presente trabalho é uma análise diagnóstica do potencial turístico da Estrada da Graciosa dentro do Município de Quatro Barras. Para tanto, foi feito o levantamento e análise do patrimônio natural, histórico e artístico cultural existente no local, tendo por base formulário elaborado a partir do adotado pelo Ministério do Turismo. Pôde-se observar que a atividade turística poderá vir a ser fonte geradora de emprego e renda no local. O comprometimento do patrimônio, no entanto, pode afetar a atratividade, bem como processo de ocupação do espaço é percebido como controlado, porém merece maior esforço para preservação e manutenção. Há uma gama de oportunidades a ser explorada. Deve ser incentivado o turismo baseado nos princípios do desenvolvimento sustentável.

O trabalho foi dividido em duas fases, a primeira a pesquisa de materiais referentes à estrada como livros, revistas, jornais e arquivos. Na segunda, foram feitas visitas ao local com a ajuda do mapa e roteiro para a análise do potencial.

No capítulo 1 é feita a revisão teórica tendo em conta os conceitos relacionados ao turismo e que são relevantes para o trabalho.

No capítulo 2 é descrita a metodologia que será usada no trabalho.

No capítulo 3 é feita a caracterização do objeto de estudo, no caso a Estrada da Graciosa, e também o município de Quatro Barras.

No capítulo 4 são descritos os resultados encontrados na estrada utilizando o roteiro distribuído pela Prefeitura de Quatro Barras.

O capítulo 5 traz a conclusão do trabalho, bem como sugestões para ações que visem aumentar o número de turistas.

2 – REVISÃO TEÓRICA

2.1 – Conceitos de Turismo

Encontrar uma definição única e satisfatória que contemple todas as dimensões do turismo não é tarefa fácil e muitas são as divergências entre os pesquisadores em relação ao seu tratamento conceitual. Considerando-se apenas a funcionalidade do processo turístico é possível compreender todos os seus aspectos. Porém, elaborar uma definição que englobe toda a extensão do fenômeno torna-se um grande desafio. Certamente, desde as origens, o homem se viu impulsionado a deslocar-se por diferentes razões: caça, religião, comércio, guerras, lazer, etc. (SANCHO, 2001, p. 03)

O turismo pode ser estudado a partir de diversas perspectivas e disciplinas, já que são muitos os elementos que o formam. [...] Por isso, desde que o turismo causou interesse como matéria de estudo universitário até hoje ainda existe um debate aberto para tentar chegar a um conceito padrão de turismo, na tentativa de que fique refletido em uma definição universal. (BALAZÁ E NADAL, 2003, P.03)

Foram encontrados vários conceitos ligados ao turismo. Dias e Aguiar (1991, p.21) afirma que o termo foi relacionado pela primeira vez em um dicionário britânico do século XIX (*The Shorter Oxford English Dictionary*) e traz como definição de turismo “ A teoria e a prática de viajar, por prazer”. E em 1910, o economista austríaco Hermann von Schullard, definiu em seu livro “Turismo e economia nacional” como

A soma das operações, principalmente de natureza econômica, que estão diretamente relacionadas com a entrada, permanência e deslocamento de estrangeiros para dentro e para fora de um país, cidade ou região. (DIAS E AGUIAR, 1991, p. 21)

Veloso (2003) define turismo

Como uma atividade econômica representada pelo conjunto de transações – compra e venda de serviços turísticos – efetuados entre os agentes econômicos do turismo. É gerado pelo deslocamento voluntário de pessoas para fora dos limites da área ou região em que elas têm residência fixa, por qualquer motivo, excetuando-se o de exercer alguma atividade remunerada no local que visita. (VELOSO, 2003, p. 04)

Beni (1998) por sua vez, traz um conceito onde o

“Turismo é o estudo do homem longe de seu local de residência, da indústria que satisfaz suas necessidades, e dos impactos que ambos, ele e a indústria geram sobre os ambientes físico, econômico, sócio-cultural da área receptora” (BENI, 1998, p.38).

Dentre os muitos conceitos o mais utilizado é o da Organização Mundial do Turismo – OMT, por se tratar de uma agência das Nações Unidas e a principal organização internacional no campo do turismo. Define como:

O turismo compreende as atividades relacionadas pelas pessoas durante suas viagens e estadas em lugares diferentes do seu entorno habitual, por um período consecutivo inferior a um ano, por lazer, negócios ou outros (SANCHO, 2001, p. 03).

Cruz (2002), afirma que a crescente importância do turismo no conjunto de atividades econômicas é amplamente divulgada por organizações mundiais como a OMT, o World Travel and Tourism Council – WTTC, governos nacionais e locais interessados no desenvolvimento da atividade e por uma parcela da recente produção acadêmica sobre o tema. Ressalta ainda:

Que os “números do turismo” indicam que a atividade superou a indústria bélica em volume de capital transacionado, nos últimos anos. E está próxima a atingir valores iguais ou superiores gerados pela indústria petrolífera. As estatísticas oficiais mostram que a atividade turística apresenta números expressivos quanto à mão de obra empregada, a geração de renda, etc. (CRUZ, 2002, p.08)

O turismo organiza o espaço criando estruturas urbanas e regionais com características singulares, que expressam, em níveis espaciais, o modo de produção e reprodução de uma sociedade.

O espaço geográfico é o principal objeto de consumo do turismo e disso decorre uma das mais importantes especificidades da prática social do turismo: o consumidor turista tem de se deslocar até o produto a ser consumido, o lugar turístico. Em função dessa característica, o turismo acaba por causar transformações, diretamente, a pelo menos três porções do espaço geográfico: sobre os pólos emissores de fluxos, os espaços de deslocamento e os núcleos receptores de turistas (CRUZ, 2001, p.09)

Para Barreto (2000), o turismo tem efeito direto e indireto na economia de uma localidade ou região e os efeitos diretos são os resultados das despesas

realizadas pelos turistas dentro dos próprios equipamentos e de apoio, pelos quais o turista pagou diretamente. Os efeitos indiretos do turismo são resultantes da despesa efetuada pelos equipamentos e prestadores de serviços turísticos na compra de bens e serviços de outro tipo.

Trata-se de um dinheiro que foi trazido pelo turista, mas que será gasto por outrem que o recebera do turista em primeira mão. Numa terceira etapa de circulação do dinheiro do turista estão os efeitos induzidos, que são constituídos pelas despesas realizadas por aqueles que receberam o dinheiro dos prestadores dos serviços turísticos e similares. (BARRETO, 2000, p.23)

2.2 – Oferta Turística

Considera-se oferta turística, o conjunto de atrativos turísticos, assim como de bens e serviços, que certamente induzirá as pessoas a visitarem especialmente uma localidade. Beni (1998) explica que a oferta em turismo pode ser concebida como o conjunto dos recursos naturais e culturais que, em sua essência, constituem a matéria-prima da atividade turística porque, na realidade, são esses recursos que provocam a afluência de turistas. A esse conjunto agregam-se os serviços produzidos para dar consistência ao seu consumo, os quais compõem os elementos que integram a oferta no seu sentido amplo, numa estrutura de mercado. E define como sendo:

O conjunto de equipamentos, bens e serviços de alojamento, de alimentação, de recreação e lazer, de caráter artístico, cultural, social ou de outros tipos, capaz de atrair e assentar numa determinada região, durante um período determinado de tempo, um público visitante. (...) (BENI, 1998 p. 153)

Para Lage e Milone (2000)

Oferta pode ser definida como quantidade de bens e serviços que os produtores desejam vender por um dado preço e em um dado período de tempo. No turismo, pode se considerar todos os produtos que são colocados à disposição dos viajantes pelas várias empresas que atuam na área. (LAGE E MILLONE, 2000, p.27)

Cooper coloca que a oferta turística apresenta um padrão complexo no mundo, porque se localiza em ambientes diversos e em contextos econômicos e sociais diferentes. Está, também continuamente em expansão, à medida que os limites do prazer alcançam lugares cada vez mais distantes e remotos (COOPER, 2002, p. 136)

Andrade (1995), afirma que oferta turística tem algumas características específicas como:

- 1 – Não são estocáveis;
- 2 – Seus recursos são estáveis e consumidos no local onde são produzidos e comercializados;
- 3 – Os recursos são estáticos: não podem ser transportados em seu todo ou em partes significativas, sem que se altere o conjunto, os turistas que se deslocam para usufruí-los;
- 4 – A oferta é rígida e inadaptável: não possui flexibilidade suficiente para outra utilização, sem correr riscos de descaracterização;
- 5 – Ela é dependente da concorrência de mercado e da vontade do cliente, que considera o turismo como supérfluo e dispensável;
- 6 – O sucesso cultural e comercial depende da qualidade e do grau de união e de colaboração de uma série de fatores relacionados à oferta e ao funcionamento dos bens e serviços, a sua qualificação e a seus preços. (ANDRADE, 1995, p. 34)

2.3 – Demanda Turística

Genericamente, demanda pode ser conceituada como a quantidade de serviços e produtos que se deseja obter por um determinado preço e tempo. A atividade turística implica necessariamente o deslocamento temporal de pessoas da sua residência habitual, desta forma, também demanda a prestação de serviços especiais, tais como: transporte, hospedagem, alimentação, entretenimento, e outros. Beni (1998) explica que

A demanda turística é uma “compósita de bens e serviços, e não uma demanda de simples elementos ou de serviços específicos isoladamente considerados; em suma, são demandados bens e serviços que se complementam entre si. (BENI, 1998, p. 201).

Petrocchi (2002) tratando da demanda turística comenta

Que satisfazê-la é necessário para a sobrevivência da destinação, pois segundo o autor “demanda significa mercado. E, se tudo depende do mercado, há necessidade de estudá-lo, conhecê-lo, saber de seus desejos e movimentos [...]” (p. 87).

Lage e Milone (2000) definem demanda como

A quantidade de bens e serviços turísticos que os consumidores desejam e estão dispostos a adquirir por um dado preço e em um dado período de tempo. É o que os turistas procuram e estão dispostos a consumir em determinado local e tempo. Assim, a demanda vai desde o assento no avião até o quarto do hotel, ou o prato no restaurante. Deve-se levar em conta a procura e a satisfação das pessoas envolvidas neste processo econômico. (LAGE E MILONE 2000, p.26

E complementam que a demanda é influenciada por alguns fatores como preços dos produtos turísticos, preços dos outros bens ou serviços, nível de renda dos turistas e preferência dos turistas. Está ligada também à decisão, comportamento do consumidor, “onde o seu objetivo primordial a obtenção da máxima satisfação de seus gastos, através da escolha da melhor combinação possível dos produtos do turismo”. (LAGE e MILONE, 1991, p. 36).

2.4 – Segmentação do Turismo

A diversificação da oferta turística mundial em relação às tendências da demanda, entre outros fatores, ocasionam a expansão do mercado e o surgimento e consolidação de variados segmentos turísticos. A segmentação, nesse caso, é entendida como uma forma de organizar o turismo para fins de planejamento, gestão

e mercado. Os segmentos turísticos podem ser estabelecidos a partir dos elementos de identidade da oferta e também das características e variáveis da demanda. (Ministério do Turismo, 2006b, p. 03)

O estudo do mercado segmentado leva a uma análise mais completa e segura dos elementos a serem atingidos pelo marketing e planos de desenvolvimento que levam conseqüentemente, a uma maior satisfação do cliente. Os preços justos e a qualidade de serviços e produtos fazem com que haja uma adequação para os novos tempos na área do turismo. Beni (1998), diz que:

Segmentar o mercado é identificar clientes com comportamentos homogêneos quanto a seus gostos e preferências. A segmentação possibilita o conhecimento dos principais destinos geográficos, dos tipos de transportes, da composição demográfica dos turistas e da sua situação social e estilo de vida, entre outros elementos. (BENI, 1998, p.149)

Para Swarbrooke e Horner (2002)

Segmentação de mercado é o processo de dividir como um todo em grupos de pessoas com necessidades de produtos relativamente semelhantes, com a finalidade de esboçar um mix de marketing que combina com precisão as necessidades de indivíduos num único segmento. (SWARBROOKE E HORNER, 2002, P. 136)

2.5 – Produto Turístico

O produto turístico é composto pelos atrativos naturais, artificiais de uma localidade, além dos atrativos culturais, equipamentos, infra-estruturas, serviços, lazer e benefícios capazes de atrair turistas para satisfazer as motivações e expectativas relacionadas com seu tempo livre. Boullón (1990) comenta que o produto turístico: “é um termo que se usa para qualificar a classe de serviços que formam a oferta turística”.

O autor compõe o produto turístico em duas partes: “o componente primário: é aquele que está integrado pelos atrativos turísticos (os quais vêm a ser algo como a matéria prima do turismo) e pelas atividades turísticas [...] o componente derivado: refere-se aos serviços de alojamento, alimentação e transporte, mais outros complementares, como: informação, câmbio de moedas, etc.” (BOULLÓN, 1990, p. 164)

Ignarra (2003) diz:

O conceito de produto turístico extrapola a idéia de produto da economia e é constituído por um conjunto de serviços que só existem em razão de um atrativo, daí a utilização do conceito de produto. O produto turístico é a somatória do atrativo turístico mais os serviços turísticos mais a infra-estrutura básica mais o conjunto de serviços urbanos de apoio ao turismo. (IGNARRA, 2003, p. 21)

E complementa colocando que: “Na atualidade, quando o processo de globalização atinge todas as atividades humanas, a valorização da cultura típica surge como uma forma de diferenciação, aspecto este fundamental na qualidade do produto turístico”. (IGNARRA, 2003, p.119)

Lage e Milone (2000) explicitam que:

Produto turístico é o conjunto de bens e serviços relacionados a toda e qualquer atividade de turismo. Especificamente, o produto turístico pode ser definido como um produto composto, equivalente a um amálgama formado pelos seguintes componentes: transporte, alimentação, acomodação e entretenimento. (LAGE E MILONE, 2000, p. 51).

Beni (1998) considera que: “[...] o fato de o Turismo encontrar-se ligado, praticamente a quase todos os setores da atividade social humana [...]”, perceber-se que existe uma gama de produtos considerados turísticos, podendo um complementar ao outro, de forma a agregar valor ao produto final. (BENI, 1998, p.30)

2.6 – Turismo em Áreas Naturais

Segundo a OMT, o turismo em áreas naturais é o segmento que mais vem se desenvolvendo. O turismo em ambientes naturais, atualmente tem sido muito usado como uma forma de recuperar o equilíbrio físico e psicológico das pessoas devido a vida tumultuada das grandes cidades.

Kinker (2002) afirma que

O turismo de natureza é aquele que faz uso de recursos naturais relativamente bem preservados, como por exemplo, paisagens, águas (mas, rios, cachoeiras, corredeiras), vegetação e vida silvestre.

Fazem parte desse segmento o turismo de pesca, safári de caça, safári fotográfico, turismo de aventura, ecoturismo, etc. (KINKER, 2002, p.10)

O governo do Estado do Paraná, em janeiro de 2001, criou um documento sobre Áreas Prioritárias Para o Turismo em Áreas Naturais com o objetivo de aumentar o desenvolvimento regional sustentado. Este documento afirma que o turismo vai atuar como uma das principais ferramentas para buscar a maximização do aproveitamento dos fatores existentes em determinados espaços geográficos. E desenvolver a atividade turística de modo a promover o crescimento e a melhoria da qualidade de vida ao mesmo tempo em que conserva os recursos naturais e culturais da região. (Governo do Estado do Paraná, 2001, p. 05)

Traz como definição de turismo em áreas naturais como

Um segmento do turismo que utiliza o patrimônio natural e cultural, de forma sustentável, com intercâmbio sob diferentes formas entre o homem e a natureza, para promover a conservação dos recursos locais (físicos e humanos), otimizando os custos e ganhos ambientais, culturais, econômicos sociais, orientado por planejamentos participativos. (Governo de Estado do Paraná, 2001, p. 05)

Entre os projetos que constam neste documento está o Projeto Serra do Mar/Litoral. Que vai buscar a consolidação do potencial da região, num programa extenso e diversificado que engloba grande parte das referências naturais existentes, onde aborda o ecoturismo, a apreciação das características históricas e culturais, e o fortalecimento de uma série de atividades relacionadas ao turismo que já ocorrem na região. Neste projeto está incluída revitalização da Estrada da Graciosa. (Governo do Estado do Paraná, 2001, p. 06)

2.7 – Ecoturismo

O ecoturismo é um ramo do turismo que mais cresce no mundo inteiro, mas devem existir limites para o seu crescimento, pois os recursos naturais são finitos. Deve respeitar a comunidade local, contribuir para a qualidade ambiental e

permanecer restrito. Pode ser a base de empenho fundamentada na economia local, sendo fonte de orgulho e envolvimento da população e não sendo somente um veículo de lucro. É muitas vezes utilizado como instrumento para preservação biológica e promoção do desenvolvimento sustentável, o advento do ecoturismo deve ser aplicado de forma benéfica, visando a conservação dos ecossistemas.

Segundo o Ministério do Turismo, o termo ecoturismo foi introduzido no Brasil no final dos anos 80. Em 1985 a EMBRATUR – Instituto Brasileiro de Turismo iniciou o projeto de Turismo Ecológico. Dois anos depois criou com o IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, a Comissão Técnica Nacional, com o intuito de ordenar o segmento. Mas a partir da Rio 92, Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, realizada no Rio de Janeiro, que este tipo de turismo ganhou visibilidade. (Ministério do Turismo, 2006 b, p. 09)

Em 1994, com a publicação das Diretrizes para uma Política Nacional de Ecoturismo pela EMBRATUR e Ministério do Meio Ambiente, o “turismo ecológico” passou a se denominar e foi conceituado como:

Ecoturismo é um segmento da atividade turística que utiliza, de forma sustentável, o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista por meio da interpretação do ambiente, promovendo o bem-estar das populações. (Ministério do Turismo, 2006 b, p.09)

O Ecoturismo pressupõe atividades que promovam a reflexão e a integração homem e ambiente, em uma inter-relação vivencial com o ecossistema, com os costumes e a história local. Deve ser planejado e orientado visando o envolvimento do turista nas questões relacionadas à conservação dos recursos que se constituem patrimônio. E ainda devem ocorrer necessariamente seguindo premissas conservacionistas, e estruturadas e ofertadas de acordo com normas e certificações de qualidade e de segurança de padrões internacionais. De modo geral, as atividades ecoturísticas buscam atender às motivações específicas por meio de atividades passíveis de serem praticadas com outras finalidades, configurando outros segmentos. Porém, o que caracteriza o segmento são as atividades resumidas em observação e contemplação da natureza que podem ocorrer de diversas formas e meios. (Ministério do Turismo, 2008 a, p.21)

Freqüentemente o ecoturismo e o turismo natural se dão em regiões remotas e protegidas, áreas de excepcional beleza, interesse ecológico e importância cultural. Hoje, essas áreas são criadas para conservar a biodiversidade e deter a perda em escala dos ecossistemas naturais. (WEARING E NEIL, 2000, p. 64)

2.8 – Turismo Cultural

Diante da abrangência dos termos turismo e cultura, o Ministério do Turismo, em parceria com o Ministério da Cultura e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, e com base na representatividade da Câmara Temática de Segmentação do Conselho Nacional de Turismo, estabeleceu a seguinte definição:

Turismo Cultural compreende as atividades turísticas relacionadas à vivência do conjunto de elementos significativos do patrimônio histórico e cultural e dos eventos culturais, valorizando e promovendo os bens materiais e imateriais da cultura. (Ministério do Turismo, 2006 a, p. 10)

O turismo cultural, para BENI (2000), refere-se “à afluência de turistas a núcleos receptores que oferecem como produto essencial o legado histórico do homem em distintas épocas, representando a partir do patrimônio e do acervo cultural”. (BENI, 1998, p. 422)

Moletta, 2004 diz:

Turismo cultural é o acesso ao patrimônio cultural, ou seja, a história a cultura e o modo de viver de uma comunidade. Sendo assim, o turismo cultural não busca somente o lazer, repouso e boa vida. Caracteriza-se, também, pela motivação do turista em conhecer regiões onde seu alicerce está baseado na história de um determinado povo, na suas tradições e nas suas manifestações culturais, históricas e religiosas (MOLETTA, 2004, p.11).

A cultura e seus diversos desdobramentos como pintura, escultura, teatro, dança, música, gastronomia, artesanato, literatura, arquitetura, história, festas, folclore, entre outros, formam uma combinação que permite a vivência da diversidade cultural brasileira, constituindo os insumos básicos do turismo cultural. Quanto maior a diversidade de opções e atividades, maiores serão as possibilidades de se criar produtos diferenciados. Além de estimular a permanência do turista no

destino por um período de tempo maior, incentivam a visitação nos períodos de baixa temporada. (Ministério do Turismo, 2006 a, p. 15)

Segundo classificação do Ministério do Turismo, os principais atrativos do turismo cultural são:

- Sítios históricos – centros históricos, quilombos;
- Edificações especiais – arquitetura, ruínas;
- Obras de arte;
- Espaços e instituições culturais – museus, casas de cultura;
- Festas, festivais e celebrações locais;
- Gastronomia típica;
- Artesanato e produtos típicos;
- Música, teatro, danças, cinema;
- Feiras e Mercados tradicionais;
- Saberes e Fazeres – causos, trabalhos manuais;
- Realizações artísticas – exposições, ateliês;
- Eventos programados – feiras e outras realizações artísticas, culturais, gastronômicas;
- Outros que se enquadrem na temática cultural. (Ministério do Turismo, 2006 a, p. 15)

Para dinamizar o patrimônio material (casarios, palácios) ou valorizar determinadas manifestações (gastronomia, artesanato, bonecos), poderão ser agregadas algumas atividades capazes de se tornarem atrativos por si só, a depender da criatividade. São atividades culturais que podem gerar novas possibilidades de leitura e de vivência das culturas locais e regionais. Para isso, como os órgãos de cultura são os principais responsáveis pela gestão dos espaços culturais, é desejável que os órgãos de turismo passem a participar do planejamento das atividades culturais para fins turísticos, envolvendo gestores e empresários do turismo para a promoção desses espaços. (Ministério do Turismo, 2006 a, p. 30)

Barreto (2000) afirma que:

O turismo cultural no sentido mais amplo seria aquele que não tem como atrativo principal um recurso natural. As coisas feitas pelo homem constituem a oferta cultural, portanto turismo cultural seria aquele que tem como objetivo conhecer os bens materiais e imateriais produzidos pelo homem. (BARRETO, 2000, p. 21)

2.9 – Unidades De Conservação

A legislação ambiental brasileira se desenvolveu acompanhando as cobranças da sociedade brasileira e mundial. A Constituição de 1988 incluiu o meio

ambiente na lista dos bens públicos, considerando os mares e rios como bens de uso comum do povo. A Lei Federal 9.985 de 2000, que institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação – SNUC mostram a preocupação do país diante da responsabilidade de preservar espécies em extinção, florestas e inúmeros ecossistemas.

As Unidades de Conservação (UCs), previstas na Lei no. 9985, do SNUC foram conceituadas como o

“espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente estabelecidas pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção (Lei 9985, Art. 2º).”

A Lei prevê dois grupos de UCs:

- O de proteção integral: que tem por escopo básico a preservação da natureza e permite somente o uso indireto dos recursos naturais. É formado por cinco categorias: Parques Públicos, Monumentos Naturais, Refúgio da Vida Silvestre, Reserva Biológica (REBIO) e Estação Ecológica (ESEC).
- O de uso sustentável: visa à conservação da natureza e permite o uso direto dos recursos naturais, mediante coleta e uso ainda que com fins comerciais. Compõe-se de sete categorias: Áreas de Proteção Ambiental (APA), Reserva da Fauna, Reserva de Desenvolvimento Sustentável (RDS), Florestas Públicas, Reservas Extrativistas (RESEX), Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN) e Área de Relevante Interesse Ecológico (ARIE). (Lei 9985, Art. 3º.)

Esta Lei também traz o conceito das Zonas de Amortecimento, que não são categorias de unidades de conservação, definidas como: “o entorno de uma unidade de conservação, onde as atividades humanas estão sujeitas a normas e restrições específicas, com o propósito de minimizar os impactos negativos sobre a unidade” (Lei 9985, Art. 2º). Dessa forma, as zonas de amortecimento são áreas que circundam as unidades, com o intuito de atenuar as externalidades negativas que porventura possam atingi-las. Por isso, na zona de amortecimento o

desenvolvimento de algumas atividades sofre restrições ou proibições para que elas não gerem conseqüências negativas sobre a UC. (Lei 9985, Art. 3º.)

A instituição de UCs ocorre por ato do Poder Público, que pode ser tanto por meio de lei ou por ato administrativo. Para ampliar essa área protegida, sem alteração dos limites originalmente propostos e sem sua modificação, basta a edição de um instrumento normativo do mesmo nível hierárquico que a criou. Caso essa alteração traga alguma deterioração da unidade, a constituição previu um procedimento mais rigoroso, estabelecendo que qualquer alteração ou modificação do espaço e de seus componentes vegetais especialmente protegidos somente serão permitidas mediante a edição de lei específica pela unidade da federação competente (Lei 9985, Art. 225).

Segundo o Instituto Ambiental do Paraná – IAP, no Estado há 64 Unidades de Conservação Estaduais, que somam 1.195.370.146 hectares de áreas conservadas, das quais 41 são Unidades de Conservação de Proteção Integral e 23 Unidades de Conservação de Uso Sustentável. Criar, planejar, implementar, manter e gerenciar estas unidades é atribuição do Departamento de Unidades de Conservação (DUC). (Instituto Ambiental do Paraná, 2008)

2.10 – Área de Proteção Ambiental da Serra do Mar – Considerações Gerais

Anteriormente denominada Área Especial de Interesse Turístico do Marumbi, esta Unidade de Conservação é resultado da mobilização de ambientalistas e da sociedade em geral, que se preocupava (e ainda preocupa) com a preservação da Serra do Mar.

Em 1956 tramitava no Congresso Nacional o projeto de lei para criação do Parque Nacional do Marumbi, mas que foi arquivado em 1958 pela falta de interesse dos parlamentares. A discussão retorna na década de 70, quando em 1972 o IBDF (atual IBAMA), apresenta uma nova proposta de provisória delimitação do Parque Nacional do Marumbi, conhecida como “Linha Bigarella”, que estendia da divisa com o Estado de Santa Catarina até a divisa com o Estado de São Paulo. (Instituto Ambiental do Paraná, 2000, p.05)

A mobilização da Comunidade Ambientalista aumentou, sendo que em 1978 o Governo do Estado do Paraná tornou a área de Utilidade Pública para fins de desapropriação, e declarando a cobertura vegetal nativa como preservação permanente (Decretos Estaduais nº 5.589, 5.590, 5.591 e 5.592, de 02 de outubro

de 1978). Criando assim o Parque Estadual do Marumbi I ou “1ª parte” (após AEIT do Marumbi, hoje APA da Serra do Mar), e Parque Estadual do Marumbi II ou “2ª parte” (atual APA de Guaratuba). (Instituto Ambiental do Paraná, 2000, p.05)

Depois de realizados todos os trabalhos de campo, concluíram que os recursos financeiros alocados para desapropriação não eram suficientes, portanto de imediato técnicos buscaram uma solução plausível. Aguardaram a expiração do prazo que os decretos estabeleciam para a desapropriação amigável. Outra estratégia buscou-se para a preservação da Serra do Mar, sugeriram a criação de uma Unidade de Conservação de Uso Direto. (Instituto Ambiental do Paraná, 2000, p.06)

Assim a Assembléia Legislativa aprova a Lei Estadual nº 7.919, de 22 de outubro de 1984, que cria a Área Especial de Interesse Turístico do Marumbi, e após uma comissão elaborar estudos e propor medidas administrativas, o Governo do Estado publica a regulamentação de uso e ocupação desta Unidade de Conservação, através do Decreto Estadual nº 5.308, de 23 de abril de 1985. (Instituto Ambiental do Paraná, 2000, p.06)

Tem como objetivos principais:

“(i) assegurar o uso em comum pelo povo, possibilitando a todos os cidadãos o contato com a natureza; (ii) assegurar a proteção dos recursos naturais renováveis, a preservação da paisagem, monumentos e bens de valor histórico, artístico, arqueológico ou pré-histórico, bem como, dos mananciais de abastecimento d’água, a navegabilidade e piscosidade dos rios e da Baía de Paranaguá, e a conservação das demais vias de comunicação; (iii) assegurar a utilidade dos recursos naturais para fins científicos, educativos e culturais.” (Instituto Ambiental do Paraná, 2000, p.05)

Com o Programa Proteção da Floresta Atlântica – PRÓ-ATLÂNTICA cooperação financeira entre o Governo do Estado do Paraná e o Banco Alemão Kreditanstalt für Wiederaufbau – KFW, propõe-se à mudança do nome da unidade para Área de Proteção Ambiental da Serra do Mar. Além da exuberância da Floresta Atlântica (Floresta Ombrófila Densa) cortada por rios e riachos formando várias quedas d’água com suas águas cristalinas, esta unidade apresenta dados históricos, culturais e ambientais únicos que justificam a sua conservação:

- Cortada pelos Caminhos Históricos do Itupava (entre 1625 e 1654), Caminho do Arraial (entre 1586 até 1590), Caminho da Graciosa (entre 1646 a 1653), Caminho da Cachoeira;

- Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá (1885) e Estrada da Graciosa (1873);
- Cinco Unidades de Conservação de Proteção Integral: Parque Estadual Roberto Ribas Lange (Decreto Estadual nº 4.267/94), Parque Estadual da Graciosa (Decreto Estadual nº 7.302/91), Parque Estadual do Pico Marumbi (Decreto Estadual nº 7.300/91), Parque Estadual do Pau-ôco (Decreto Estadual nº 4.266/94), e Jardim Botânico Paiquerê - Mananciais da Serra (Decreto Estadual nº 4.619/67).
- Serra do Sertão, Serra Marumbi – ponto culminante Pico do Olimpo (1.547 m), Serra da Farinha Seca, Serra da Graciosa, Serra dos Órgãos – ponto culminante Pico Paraná (1.877 m), e Serra do Capivari.
- Afluentes que abastecem a Represa do Cajuva (SANEPAR), e Represa do Capivari- Cachoeira (Usina Hidroelétrica Parigot de Souza – COPEL). (Instituto Ambiental do Paraná, 2000, p.07)

2.11 – Caminhos Coloniais

Nos primeiros séculos da história brasileira os meios de locomoção e as vias de penetração eram completamente precários e insuficientes. As únicas vias existentes eram chamadas caminhos, que surgiam espontaneamente e por onde só podiam circular tropas de muares, devido as precárias condições. As autoridades portuguesas não se preocupavam com o problema do transporte. Em território paranaense, os primeiros caminhos terrestres tiveram origem indígena, e depois utilizada largamente pelos bandeirantes, e com o tempo em caminho das tropas. (WACHOWICZ, 2002, p.101)

2.12 – Inventário da Oferta Turística

Segundo o Ministério do Turismo, inventariar a oferta turística é o resultado do levantamento, identificação e registro dos atrativos turísticos, dos serviços e equipamentos turísticos e da infra-estrutura de apoio ao turismo. É usado como instrumento base de informações para fins de planejamento e gestão da atividade turística. Significa registrar, relacionar, contar e conhecer aquilo de que se dispõe e,

a partir disso, gerar informações para pensar de que maneira se pode atingir determinada meta. (Ministério do Turismo, 2006, p.06)

Este instrumento identifica e quantifica os atrativos, equipamentos e serviços, além de subsidiar, a partir dos dados gerados, a análise e qualificação desses atrativos, equipamentos e serviços, possibilitando a definição de prioridades para os recursos disponíveis e o incentivo ao turismo sustentável. (Ministério do Turismo, 2006, p.06)

3 – METODOLOGIA

O presente trabalho apresenta características de pesquisa científica, de campo, aplicada, descritiva, bibliográfica, social e interdisciplinar. Sua realização baseou-se em pesquisa bibliográfica, coleta, registro e análise dos dados.

Para Lakatos e Marconi (1990) a pesquisa apresenta as seguintes características:

- 1 – Procedimento sistematizado, pois novos conhecimentos são coletados (de fontes primárias ou secundárias), comprovados e verificados;
- 2 – Exploração técnica, sistemática e exata, em que o pesquisador baseando-se em conhecimentos teóricos anteriores, planeja cuidadosamente o método a ser utilizado, formula problemas e hipóteses, registra sistematicamente os dados e os analisa com a maior exatidão possível;
- 3 – Pesquisa lógica e objetiva utiliza-se de todas as provas possíveis para o controle dos dados coletados e procedimentos empregados e é estritamente ligada a objetivos;
- 4 – Organização quantitativa dos dados, os dados devem ser expressos com medidas numéricas;
- 5 – Relato e registros meticulosos e detalhados da pesquisa, todas as informações referentes à realização da pesquisa devem ser meticulosamente apresentados. (Lakatos e Marconi, 1990, p. 17)

Este trabalho tem como objetivo realizar o diagnóstico da Estrada da Graciosa para levantamento e análise do potencial turístico e a possibilidade de atrair turistas para a região. Assim, será preciso:

- Delimitar a Estrada da Graciosa;
- Elaborar formulário para diagnóstico do local tendo como base, modelo adotado pelo Ministério do Turismo (apêndice 01), para avaliar a estrada.
- Verificar a existência de atrativos naturais e culturais;
- Verificar a existência e o estado de conservação dos equipamentos turísticos;
- Verificar a existência de comércio local;

A pergunta principal é: Em que situação se encontra a Estrada da Graciosa com relação ao turismo?

Levando em consideração o valor histórico da estrada, a importância para o município de Quatro Barras, a riqueza dos recursos naturais, paisagísticos e culturais do local, levantando algumas hipóteses:

- Falta de divulgação do roteiro;

- Melhorar a infra-estrutura tanto básica quanto turística;
- Falta de uma linha de ônibus, já que só frequenta o local as pessoas que possuem carro próprio.

Foi utilizado o roteiro fornecido pela prefeitura com os pontos de paradas e percurso com começo e fim. O trajeto foi realizado em carro próprio, de transporte coletivo, utilização de materiais como máquina fotográfica para registro dos recursos existentes e da infra-estrutura presente na localidade. A complementação da pesquisa foi feita com livros, recortes de jornais e trabalhos sobre o tema.

Para o levantamento das potencialidades paisagísticas e estruturais da região foram realizadas 4 visitas técnicas para levantar informações básicas e estruturais a:

- 1ª. – 11/05/2008 – Para conhecimento total da área, foi percorrido quase todo o caminho, com um mapa turístico distribuído pela Prefeitura;
- 2ª. – 08/06/2008 – Foram tiradas fotos de quase toda a extensão da área, conversa com alguns moradores do local, a estrada foi percorrida em toda a sua extensão;
- 3ª. – 25/06/2008 – Ida a Prefeitura de Quatro Barras, com entrevista informal com o Secretário de Turismo, obtenção de informações e avaliação do transporte coletivo;
- 4ª. – 05/07/2008 – Foram tiradas as fotos do trecho que faltava, percorrido todo o trecho da estrada e observação do movimento no local.

Para a análise dos dados, também foi utilizado um modelo adotado pelo Ministério do Turismo (apêndice 01). Foi escolhido o trecho dentro do município de Quatro Barras, pois ali se encontra a parte mais bem conservada da Estrada da Graciosa. Segundo informações colhidas na Prefeitura, alguns trechos ainda possuem pedras originais da construção da estrada. Existe uma preocupação por parte do governo municipal em divulgar o roteiro da Estrada e em providenciar as melhorias necessárias para que possa trazer mais visitantes. Com este intuito, assinou um convênio com o Ministério dos Transportes, para a realização de diversas obras (anexo 02).

4 – CARACTERIZAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO

A configuração atual do território brasileiro não foi estabelecida e definida com as primeiras experiências colonizadoras, mas sim como resultado de um longo processo de conquista territorial iniciado no século XVI e somente consolidado no século XX. Ou seja, foram necessários muitos anos de História para que chegasse ao que conhecemos atualmente.

A abertura de estradas no Paraná está vinculada à história da ocupação e do povoamento do território brasileiro, iniciada no século XVI. Dos primeiros caminhos dos índios caingangues, guaranis e xetás, que antecedem a exploração e a ocupação do território paranaense por portugueses e espanhóis, viajantes, os próprios colonos, posteriormente, e mineradores que vieram à região leste do Estado atrás do ouro, aos primeiros planejamentos privados e públicos, voltados a criar condições de comunicação e a garantir a unidade geopolítica do imenso espaço redescoberto por europeus, foi um longo progresso. Nessa época, a economia paranaense, baseada principalmente na produção e comercialização da erva-mate, madeira e pecuária, tinha como principais meios de comunicação as ferrovias e as estradas carroçáveis. Essas vias constituíam uma forma de atender à circulação de riquezas, já que o governo não apresentava condições de investir no prolongamento das vias férreas (RONCAGLIO, 1996, p. 57).

A Estrada da Graciosa inaugurada em 1873 foi inicialmente utilizada como ligação entre o planalto de Curitiba e o litoral no transporte de erva mate. O trecho da Estrada da Graciosa que compreende o município de Quatro Barras, passa despercebido pelo grande público regional. Em parte pela utilização da Rodovia Curitiba-Paranaguá (BR 277), que segue para o litoral. Em parte pela confusão que se faz com a PR-410 que também é chamada de Estrada da Graciosa. O tráfego na região está restrito praticamente aos moradores locais, o que gerou uma natural perda de importância e, por conseguinte, ausência de interesse em investimentos de melhoria. (Prefeitura de Quatro Barras, 2008)

4.1 – O Município de Quatro Barras

O município de Quatro Barras pertence à Região Metropolitana de Curitiba, está localizado na região leste do Estado do Paraná às margens da BR-116 (Curitiba - São Paulo). Está a 31 quilômetros da Capital do Estado, a 102 quilômetros do Porto de Paranaguá e a 32 quilômetros do Aeroporto de São José dos Pinhais. Faz

limites ao sul com Piraquara, a leste com Morretes, a oeste com Pinhais e ao norte com Colombo e Campina Grande do Sul.

Ocupa uma área total de 169.54 Km², sendo 50 Km² no perímetro urbano e 119 Km² perímetro rural. O clima na região é subtropical úmido, com temperaturas médias que variam entre 18° a 22° C no verão com tendência a concentração de chuvas. E no inverno baixas temperaturas 08° a 12° C podendo ocorrer geadas, sem estação seca definida. (FERREIRA, 1996, p. 553) Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE indicam uma população de 18.125 habitantes.

O nome da cidade faz referência aos quatro cursos d'água que são tributários do Rio Currealinho, que são: Rio Canguiri, Rio Timbu, Rio Cercado e Rio Capitanduva. É constituído de porções da Serra do Mar, que compõem a Serra da Graciosa, Serra da Baitaca e Serra da Farinha Seca onde nascem muitos dos rios que abastecem a capital, com destaque para a Represa do Iraí. (FERREIRA, 1996, p. 553)

Antes mesmo que os primeiros colonizadores portugueses ou espanhóis chegassem ao território hoje ocupado pelo município de Quatro Barras, viviam tribos indígenas, pertencentes às famílias lingüísticas Jê e Tupi-Guarani, fato esse comprovado através da descoberta até o momento de dois sítios arqueológicos, um sítio cerâmico da tradição Itararé, Jê, e outro sítio cerâmico da tradição Tupi guarani. (FERRARINI, 1987, p. 90)

Os primeiros colonizadores da região chegaram através de expedições exploradoras ou colonizadoras, tendo como principal atrativo a descoberta de ouro. A comunicação entre os primeiros povoados localizados na região do planalto com o litoral era feita através de trilhas que atravessavam a Serra do Mar. A partir dessas trilhas é que foram construídos os caminhos do Itupava e da Graciosa.

Recebeu novo impulso durante o século XIX, com a criação da Colônia Maria José, em 1887, uma colônia de imigrantes italianos instalados próximos à Estrada da Graciosa. Juntamente com os imigrantes italianos que se estabeleceram na Colônia Maria José, hoje bairro do município de Quatro Barras, vieram também para a região colonos austríacos, poloneses e alemães, além de re-imigrantes que se deslocavam de outras colônias, onde haviam sido instalados, para a região onde hoje se situa Quatro Barras. (FERRARINI, 1987, p.87)

Para Ferreira (1954), a história do município de Quatro Barras

Começa quando Gabriel de Lara e várias bandeiras exploradoras saíam do litoral em direção ao planalto curitibano em busca de ouro. Em 1661 Baltazar Carrasco dos Reis se estabelece no planalto curitibano, mas as bandeiras continuam e muita gente se instala na região ajudando a fundar alguns arraiais, como Arraial Queimado (hoje Bocaiúva do Sul), Borda do Campo e Arraial Grande. Em 1666, surgia o arraial de Campina Grande, que integrava o território do Arraial Queimado. A partir desse período iniciou-se o povoamento desta região. A Lei Provincial no. 762 que criou o arraial de Campina Grande traziam os povoados de Quatro Barras e Capivari Grande como Distrito Policial da Freguesia de Colombo. (FERREIRA, 1996, p. 552)

Foi em 25 de janeiro de 1961, através da Lei Estadual no. 4338, sancionada pelo governador Moysés Lupion de Tróia, que foi criado o município de Quatro Barras, desmembrando seu território dos municípios de Campina Grande e Piraquara. A instalação Oficial se deu de forma solene em 09 de novembro de 1961. (FERREIRA, 1996, p. 552).

As principais manifestações populares são a Festa de São Sebastião (padroeiro do município) em 20 de janeiro, a Festa do Trabalhador em 1º de maio, onde é rezada uma missa no morro do Anhangava, atraindo milhares de fiéis. A comemoração de São Pedro em 29 de junho, onde é servido almoço, a Festa do Frango Caipira e o aniversário da cidade em 09 de novembro. Em todas as festas são armadas barracas para venda de produtos diversos e feira de artesanato.

Atualmente a Estrada da Graciosa tem pouca importância para o município, servindo como caminho para moradores e alguns turistas. Mas a Estrada tem valor histórico, cultural e ecológico, por ela foram transportados produtos que abasteciam a região, ajudou na colonização do Estado, e é possível encontrar trechos de Mata Atlântica margeando o caminho.

4.2 – História da Estrada da Graciosa

Quando se fala em Estrada da Graciosa, a primeira imagem que se tem é a da PR 410 que corta a Serra do Mar até Morretes. Porém este nome se refere ao

caminho utilizado pelos tropeiros na época da colonização do Estado e servia de acesso do Planalto Curitibano até Antonina.

São escassas as informações sobre a chegada dos primeiros exploradores de ouro em Paranaguá e das trilhas que lhes deram acesso aos campos de Curitiba. Os motivos que atraíam aqueles homens foram, sem dúvida, a caça de índios e, ao que supomos a busca de ouro que proporcionavam rápido enriquecimento. (Moreira, 1975, p.261)

A Estrada já teve vários nomes, Caminho da Graciosa, de Trilha da Graciosa e atualmente Estrada da Graciosa. Foram essas três denominações que a Graciosa recebeu ao longo do tempo e da história. O nome Graciosa veio de uma pequena ilha em Antonina, no fundo da baía de Guarapiróca, por onde passavam canoieiros vindos do porto de Curitiba, devido a sua majestosa vegetação, a qual causava grande admiração de todos os que ali passavam.

A utilização do Caminho da Graciosa desapareceu juntamente com o Arraial Queimado (atual Bocaiúva do Sul) em meados de 1653. Com isso o Caminho do Itupava ganhava seu espaço no que diz respeito ao acesso de Curitiba ao litoral. Embora representasse um caminho mais perigoso, tinha o seu trajeto mais curto. Em 1721 o Ouvidor Pardino afirma que

Se pode “abrir caminho entre Jaguarapira e os Órgãos que vai sair no rio da Graciosa, por onde dizem já antigamente se andou com mais suavidade pelo caminho que hoje se frequenta. Os Juizes e Oficiais da Câmara apelando a todos os moradores desta vila e seu termo vão abrir o dito caminho e fazer nele estrada por onde todos se possam servir”. (Moreira, 1975, p. 261)

Wachowicz (2002) afirma que A Estrada da Graciosa ao que tudo indica foi uma antiga picada (trilha) pela qual os Índios que viviam no planalto curitibano, desciam ao litoral para pescar e mariscar, retornando ao planalto na época do pinhão.

A Trilha da Graciosa é uma antiga “picada” pré-colombiana existente já no século XV, época em que Índios das tribos Tupi e Guarani habitavam o sul do Brasil. Esta primitiva comunicação entre o litoral e o planalto, apresentava trechos perigosos pela precariedade e pela falta de pontes oferecendo grandes riscos tanto para as pessoas quanto para o muar, além das constantes enchentes; tendo em vista que esta trilha fora utilizada pelo homem europeu desde o início da faiscação do ouro, dando origem aos primeiros núcleos de povoamento da região. (Wachowicz, 2002, p.102)

Com a emancipação política do Paraná, a nova Província se deparava com um problema, sendo este de suma importância para o seu destino. Pois para o seu desenvolvimento, precisava de um sistema de viação que ligasse os diversos pontos da zona povoada. Quando o presidente da Província do Paraná, Zacarias de Góes Vasconcelos, assumiu a administração em dia 20 de dezembro de 1853, fez baixar já no dia seguinte um ato ordenando que fosse estudado um melhor traçado para uma estrada de rodagem que ligasse Curitiba a Antonina. (Pombo, 1980, p. 79)

O Tenente Coronel de engenheiros Henrique de Baurepaire Rohan foi encarregado de examinar as condições dos caminhos que comunicavam a Vila de Antonina com a cidade de Curitiba, a fim de detectar qual o mais vantajoso que melhor se adequasse ao transporte de carros e carruagens; um caminho que oferecesse menores dificuldades no seu trajeto. Foram examinados, o Caminho do Itupava, o Caminho do Arraial e o Caminho da Graciosa e logo no primeiro contato, Itupava e Arraial foram eliminados dos planos da província, sem possibilidades de transformação de uma estrada de rodagem. Em 1854 o governo da Província foi autorizado a mandar fazer a Estrada da Graciosa entre Antonina e Curitiba, segundo a Lei nº 9 de 12 de agosto do mesmo ano. (Martins, 1995, p.100)

A intenção da província era ligar Curitiba a Antonina, passando longe de Morretes. Assim os tropeiros ao descer pela Graciosa não mais iriam abastecer-se na Praça de Morretes e sim em Antonina, o que representava um grande prejuízo para a cidade de Morretes. (Wachowicz, 2002, p.102)

A cidade de Antonina levava vantagem por ter o seu porto marítimo e assim poder receber vários navios, já Morretes não possuía tal vantagem, pois seu porto era fluvial cuja navegação era feito pelo Rio Nhudiaquara através de canoas ate Paranaguá, tendo vários trechos perigosos. Para Paranaguá era preferível que se utiliza se o porto de Morretes, pois assim as mercadorias vindas de Curitiba para este porto, eram exportadas exclusivamente por Paranaguá. Em contrapartida, com as mercadorias chegando até o porto de Antonina, não precisava de Paranaguá para exportar. Eis os motivos que desencadearam o conflito conhecido como Guerra dos Portos, tendo os aliados Morretes e Paranaguá contra Antonina. Este conflito envolvendo as três cidades atrasou a abertura da estrada de acesso ao litoral; o que prejudicou o progresso econômico da região. (Wachowicz, 2002, p.103)

Tendo sua construção iniciada no ano de 1854, no governo de Zacarias de Góes Vasconcelos, somente foi concluída em 1873, já na administração do presidente Venâncio José de Oliveira Lisboa. Os trabalhos de construção da Estrada

da Graciosa foram conduzidos pelos engenheiros Villalva, Chandler, Rebouças, Monteiro Tourinho, Pereira Dias, Gotteb Wieland, Schwartz e Parigot, durante seus 19 anos de construção. (Martins, 1995, p. 101)

“De 1954 em diante sofreu as primeiras modificações técnicas no sentido de ser melhorada e condicionada os transitos de veículos. De 1866 em diante, até a sua conclusão em 1873, foi modificada quase que inteiramente, passando, somente então, a ser considerada verdadeiramente uma estrada e prestando ao desenvolvimento do Paraná, relevantes serviços, até que a sucedeu em 1866, a Estrada de Ferro Paranaguá Curitiba.” (Martins, 1995, p. 101)

A conclusão da Estrada da Graciosa em 1873 representava a estrada mais importante da Província, pois veio a desafogar a economia paranaense que precisava de uma via de ligação adequada. E ainda assinala um período de renascimento econômico em toda a zona povoada da província. (Martins, 1995, p. 101)

O tráfego na Estrada da Graciosa ficou bastante movimentado e por vezes chegava a ser até espantoso, eram muitos os viajantes e também a exportação do mate foi um dos resultantes da tamanha movimentação. Às margens da Graciosa, em todo o seu curso (aproximadamente 100 km) estabeleceu-se grande número de famílias e formaram-se povoações (Rio do Meio, Borda do Campo, etc.)

Era muito difícil em toda a extensão da linha encontrar dois quilômetros sem moradores; e era tal o movimento de tráfego que o viajante não passava um quarto de hora sem se encontrar com tropas ou carroças ou carruagens. De Borda do Campo até Curitiba (cerca de 30 quilômetros) formou-se uma verdadeira rua. (Pombo, 1980, p. 91)

A grande imigração de pessoas se deu com a “política imigratória brasileira” após a abolição da escravidão em 1888, pois após esta data passou a haver uma escassez na mão-de-obra. Para remediar o problema da falta de escravos, o governo brasileiro passou a incentivar a entrada de imigrantes vindos da Europa para todo o país. Na verdade a escassez de mão de obra começou a se desencadear já em 1850 com a abolição do tráfico negreiro. Contudo a “política imigratória”, ainda no final do século XIX, serviu para solucionar o problema da falta de mão de obra e também para povoar a colônia, e nesse contexto, a Estrada da Graciosa foi intensamente utilizada pelos imigrantes que adentravam ao Estado do Paraná.

Os governantes se ocupavam de aplicar as verbas públicas para a construção de estradas o que ocorria por meio da Secretaria de Obras Públicas e Colonização. Também contavam com contratos junto a particulares, para construir e conservar estradas. Os colonos participavam na construção de estradas e da melhoria de seus traçados procurando, quitar suas dívidas de imigração com o Estado. (Roncaglio, 1996, p.22)

Chuvas freqüentes e temporais na região da serra obrigavam que a conservação das estradas fosse constante. A construção de pontes, limpeza de bueiros, conserto de desmoronamentos e depressões, prevenção de atoleiros eram rotina da Graciosa. E foi a partir da gestão do Presidente Carlos Cavalcanti (1912 - 1915) que a estrada recebeu melhorias no calçamento, nas curvas e teve seus declives acentuados. Tendo como base um plano estadual de “Reconstrução e Construção da Estrada da Graciosa” e dos ramais de Porto de Cima e Morretes. (Roncaglio, 1996, p.22)

Em 1933, os engenheiros fizeram as primeiras pavimentações na Graciosa, inicialmente revestindo com macadame betuminoso, paralelepípedos e concreto asfáltico, principalmente na região na Serra. Até a metade do século XX a Estrada da Graciosa era a única estrada pavimentada em todo o território do Estado do Paraná. A economia paranaense dependeu por um longo período, desta estrada, pois nela transitava caminhões carregados de madeira, erva-mate e café vindo do norte do Estado, também famílias que na época do verão se deslocavam em busca de lazer nas praias e ilhas do litoral. Durante aproximadamente cerca de cem anos, a Graciosa serviu como ligação entre o planalto curitibano e o litoral paranaense e somente em 1967, a mesma deixou de ser via de escoamento de produção do estado, sendo substituída pela rodovia federal BR 277, que é também ligação ao porto de Paranaguá e todo litoral. (Roncaglio, 1996, p.28)

5 – RESULTADOS ENCONTRADOS

A Estrada da Graciosa foi inaugurada em 1873 foi inicialmente utilizada como ligação entre o planalto de Curitiba e o litoral no transporte de erva mate. Originalmente possuía aproximadamente 100 quilômetros, saindo de Curitiba, percorrendo várias ruas, onde hoje são as Ruas João Gualberto, Monteiro Tourinho, Erasto Gaertner, alcançando o Trevo do Atuba, seguindo por Pinhais, Colombo, Quatro Barras, Morretes até alcançar Antonina. Passou por muitas modificações em seu traçado, foi fechada e reaberta por diversas vezes e alvo de discussões entre as cidades de Morretes e Antonina.

A parte da Estrada que se encontra dentro do município de Quatro Barras tem aproximadamente 28 quilômetros e o corta de leste a oeste. Em alguns trechos é possível encontrar traços da antiga estrada (foto 01) em outros lugares está totalmente descaracterizada (foto 02), devido ao desenvolvimento da região. A área fica em uma região com forte pressão demográfica e sujeita a ocupações irregulares, poluição, desmatamento e acúmulo de lixo. Atualmente a Estrada serve como acesso aos moradores da região e alguns turistas.

Foto 1- Estrada quase original



Fonte: Ma. Angélica P. de Andrade



Fonte: Ma. Angélica P. de Andrade

O clima na região é subtropical úmido, com temperaturas médias que variam entre 18° a 22° C no verão com tendência a concentração de chuvas. E no inverno baixas temperaturas entre 08° a 12° C podendo ocorrer geadas, sem estação seca definida. Tem vários cursos d'água tributários do Rio Currallinho, que são: Rio Canguiri, Rio Timbu, Rio Cercado e Rio Capitanduva. É constituído de porções da Serra do Mar, que compõem a Serra da Graciosa, Serra da Baitaca e Serra da Farinha Seca onde nascem muitos dos rios que abastecem a capital, com destaque para a Represa do Iraí.

Partindo de Curitiba, levam-se aproximadamente 30 minutos de carro e 60 minutos de ônibus de linha. A empresa de ônibus Castelo que opera no trecho de Curitiba/Quatro Barras oferece 2 tipos de percurso:

1 – Partindo do terminal do Guadalupe (Curitiba) seguindo pela BR-116 até o terminal de Quatro Barras;

2 – Partindo do terminal do Guadalupe (Curitiba) segue pela Estrada da Graciosa até o terminal de Quatro Barras. O ônibus não segue o trecho da estrada onde se encontram a maioria dos atrativos que é de chão batido. Alguns ônibus da frota são adaptados, porém não é possível saber o horário que circula. Os veículos estão em bom estado de conservação, limpos e permitem uma viagem sem transtornos.

O terminal de ônibus de Quatro Barras está em bom estado de conservação, limpo, com indicação dos locais de embarque, existe uma lanchonete e uma lojinha

que vende produtos diversos. Oferece aos passageiros os horários de partida dos veículos afixados na parede próxima ao guichê de compra. Não dispõe bancos suficientes para que as pessoas fiquem sentadas enquanto esperam. No horário de grande fluxo de passageiros formam-se filas e o local torna-se apertado e em dias de chuvas fortes existe dificuldade de abrigo, a cobertura do local é alta e não tem paredes.

O terminal de ônibus do Guadalupe (Curitiba) oferece os horários de partida dos ônibus afixados em murais. Tem indicação dos locais de embarque e desembarque, porém em horário de grande fluxo de passageiros se torna confuso e apertado. Possui algumas lojas de produtos diversos e lanchonetes, e fica bem no centro da cidade.

A sinalização encontrada é insuficiente para que o turista chegue ao local desejado com facilidade. Foram encontradas três placas de indicação em um trecho de 7,2 quilômetros e com um espaço médio entre elas de 2 quilômetros

A prefeitura de Quatro Barras fornece o folder para visitação da estrada, na maioria das vezes nos eventos ligados a turismo que participa, pela internet (www.quatrobarrasparana.com.br), mas no site não se encontra o roteiro que consta no folder e também Secretaria de Turismo em Curitiba. Apesar de ser um roteiro, não é comercializado por agências de turismo, os trechos que são comercializados estão dentro da área da Serra do Mar, nas proximidades da PR 410.

O roteiro oferece duas opções de passeio (anexo 03), partindo do portal oeste (foto 03) a estrada segue por aproximadamente 25 quilômetros um caminho único. A partir da ponte do Rio Taquari, o trecho se bifurca, seguindo em frente tem a duração de 60 minutos, seguindo pela direita o passeio dura aproximadamente 90 minutos.

Parte do trecho maior se encontra dentro da Área de Proteção Ambiental da Serra do Mar, que é uma unidade de conservação de uso sustentável, tem como objetivos básicos proteger a diversidade biológica, disciplinar o processo de ocupação e assegurar a sustentabilidade do uso dos recursos naturais. Respeitados os limites constitucionais, podem ser estabelecidas normas e restrições para a utilização de uma propriedade privada localizada em uma APA. As condições para a realização de pesquisa científica e visitação pública nas áreas sob domínio público serão estabelecidas pelo órgão gestor da unidade. Nas áreas sob propriedade

privada, cabe ao proprietário estabelecer as condições para pesquisa e visitação, observadas as exigências e restrições legais.

O restante da região mesmo não estando em Área de Proteção, a prefeitura procura fiscalizar, e está desenvolvendo projeto de educação ambiental para que os próprios moradores ajudem na preservação da região.

Para melhor aproveitamento do passeio é preciso evitar o período chuvoso, por se tratar de uma estrada de chão batido. Não existe restrição de datas ou horários para a visitação. A pessoa pode utilizar o mapa para se guiar ou pedir informações na prefeitura, não existe guias no local.

Para hospedagem ao longo da Estrada da Graciosa, encontra-se o Hotel Pousado da Serra, que fica na Rua Rio de Janeiro, no centro de Quatro Barras e o Hotel Alvor Graciosa, localizado próximo ao centro da cidade.

Encontram-se ainda a Chácara Tapera Velha, que serve refeições, hospedagem, pesque pague, produtos artesanais e churrasqueiras. A Reserva Ambiental Serelepe, que oferece visitas com intuito de educação Ambiental. A Chácara Caminheiros do Bem oferece área de lazer, churrasqueiras, artesanato, e refeições mediante reserva. Estes estabelecimentos ficam a 16,6 quilômetros do centro de Quatro Barras.

No centro do município pode-se encontrar o restaurante Marinho Grill, o Graciosa Restaurante e Grill e o Pastasciutta Restaurante e Pizzaria. No roteiro constam ainda dois restaurantes, o Cheiro Verde que foi fechado e o Costa Brava que fica às margens da BR 116.

Existem poucos lugares públicos para descanso e parada, seguindo pela estrada, após o Oratório do Anjo da Guarda, tem se acesso por uma estrada secundária de chão batido, a Cachoeira do Tigre.

Para visitação da Represa do Iraí é necessário pedir autorização à SANEPAR, no próprio local. E na Lagoa Azul é propriedade particular, é preciso autorização do proprietário. O roteiro não está acessível a pessoas portadoras de necessidades especiais, a mata é fechada em alguns trechos, muitas pedras soltas, chão batido e em dias chuvosos atoleiros.

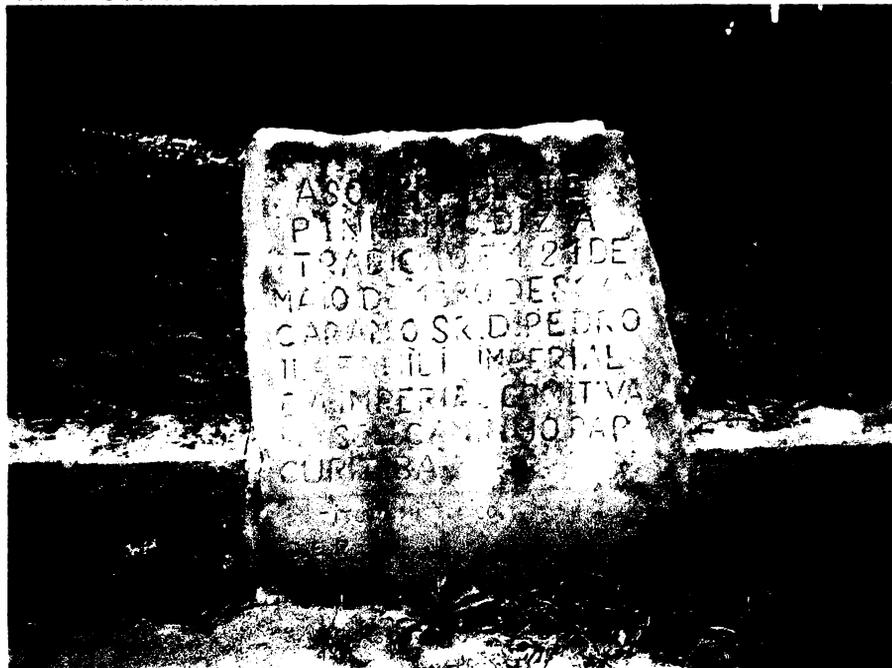
Foto 3 – Portal Oeste



Fonte: Ma. Angélica P. de Andrade

Conta a tradição que o Imperador Dom Pedro II veio em visita oficial à Província do Paraná, juntamente com a Comitativa Imperial. O Imperador e sua comitativa chegaram a pernoitar em uma casa nas proximidades do Rio do Meio, precisamente no dia 20 de maio de 1880. Após o café da manhã servido pelos hóspedes, seguiram viagem, sendo que na localidade de Florestal pararam para descansar e também para visitar a Companhia Florestal Paranaense. Segundo Ferrarini (1987), em 1950 o Estado do Paraná, através do Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense, inaugurou um marco (foto 04) em granito, junto ao pé de um pinheiro, onde, presumidamente D. Pedro II e comitativa pararam para descansar, sob a sombra de um pinheiro.

Foto 4 – Obelisco de D. Pedro II



Fonte: Ma. Angélica P. de Andrade

A religiosidade dos moradores é vista nas igrejas que se encontram no caminho. Próximo ao portal oeste encontra-se a Capela São José (foto 05), localizada na Colônia Maria José, marca da colonização italiana na região. Funciona nos fins de semana.

Foto 5 – Capela São José



Fonte: Ma. Angélica P. de Andrade

No centro da cidade encontra-se a Igreja de São Sebastião (foto 06), padroeiro da cidade. Possui 2 relógios que marcam a hora oficial.

Foto 6 – Igreja São Sebastião



Fonte: Ma. Angélica P. de Andrade

Percorrendo a estrada, a 13 quilômetros do centro de Quatro Barras, encontramos a Igreja da Campininha (foto 07), dedicada ao Senhor Bom Jesus, foi construída em 1930. Está quase sempre fechada, pois não tem quem fique tomando conta do local, as missas são realizadas nos fins de semana.

Foto 7 – igreja da Campininha



Fonte: Ma. Angélica P. de Andrade

Próximo a Igreja da Campininha está a Capela dedicada ao Beato Luis Orione (foto 08). O padre vai até a capela rezar as missas nos fins de semana, devido ao pouco movimento de pessoas, permanece fechada durante a semana.

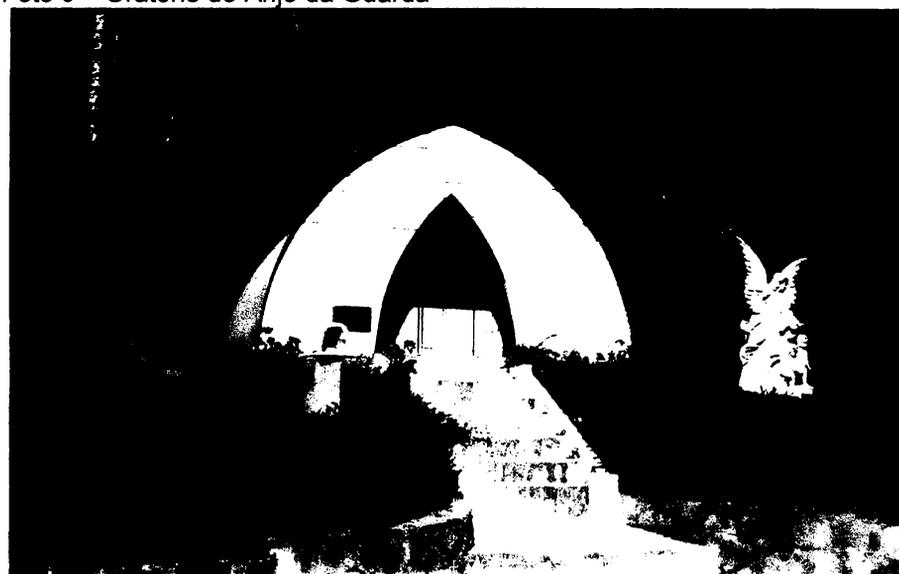
Foto 8 – Capela Beato Luis Orione



Fonte: Ma. Angélica P. de Andrade

O trecho da Estrada conhecido como Morro do Bicho, foi de difícil construção, devido a passagem estreita e curva onde aconteciam muitos acidentes. O povo ergueu o Oratório Anjo da Guarda (foto 09) durante a construção da estrada para proteger motoristas e trabalhadores. Em setembro de 1957, a capelinha foi ampliada e inaugurada pela prefeitura.

Foto 9 – Oratório do Anjo da Guarda



Fonte: Ma. Angélica P. de Andrade

A Capela dedicada a São Pedro (foto 10) foi construída em 1923, fica na comunidade de Rio do Meio, no alto da Serra e as missas acontecem nos fins de semana. Durante a semana a igreja permanece fechada devido a falta de zelador.

Foto 10 – Capela de São Pedro



Fonte: Ma. Angélica P. de Andrade

Outro atrativo que chama a atenção é a Lagoa Azul (foto 11), era o espaço de uma antiga pedreira que deixou de ser explorada e a água bombeada, formou assim um lago. A prefeitura pretende transformá-la em parque. A entrada deve ser autorizada pelo proprietário do local.

Foto 11 – Lagoa Azul



Fonte: Prefeitura Municipal de Quatro Barras

As pontes da estrada também chamam atenção de quem circula pela região. A Ponte de Arco (foto 12) construída no final do século XIX, sobre o Rio Capivari Mirim segundo informações, mantém capeamento original da construção.

Foto 12 – Ponte de Arco



Fonte: Ma. Angélica P. de Andrade

E a ponte sobre o Rio Taquari (foto 13), também construída no final do século XIX, era passagem obrigatória de tropeiros comerciantes entre a capital e o litoral, servindo de pousada para os transeuntes. Marca o início da Área de Proteção Ambiental da Serra do Mar, chamando a atenção pela beleza da mata próxima.

Foto 13 – Ponte do Rio Taquari



Fonte: Ma. Angélica P. de Andrade

A bifurcação (foto 14) onde o roteiro se divide, está 150 metros depois da Ponte sobre o Rio Taquari.

Foto 14 – Bifurcação do roteiro



Fonte: Ma. Angélica P. de Andrade

Seguindo em frente, o caminho tem paisagem de estrada rural, e onde se encontra a Chaminé da Serra – Morada do Silêncio (foto 15), um retiro da Ordem Rosa Cruz, não está aberto à visitação.

Foto 15 – Morada do Silêncio



Fonte: Ma. Angélica P. de Andrade

A estrada encontra com a PR 410 (foto 16), também conhecida com Estrada da Graciosa, 2,0 quilômetros após a Morada do Silêncio.

Foto 16 – Estrada da Graciosa encontra PR 410



Fonte: Ma. Angélica P. de Andrade

No ponto da bifurcação (foto 14), seguindo pela direita, encontra-se o que é chamado no roteiro de Graciosa Selvagem. Neste trecho é possível encontrar pedras originais da construção da estrada (foto 17).

Foto 17 – Entrada da Graciosa Selvagem



Fonte: Ma. Angélica P. de Andrade

São 4 quilômetros onde a estrada é margeada pela Mata Atlântica e intenso contato com a natureza (foto 18 e 19)

Foto 18 – Mata Atlântica



Fonte: Ma. Angélica P. de Andrade

Foto 19 – Caminho na mata



Foto 19: Ma. Angélica P. de Andrade

Após a bifurcação, percorrendo-se 3,2 quilômetros, encontra-se as ruínas da Casa de Pedra (foto 20), construída pelos Garbers, alemães que se instalaram na Estrada da Graciosa, em sua fase áurea. Foi residência, estalagem, parada de diligência e posteriormente Quartel da Guarda Florestal do Parque Marumbi.

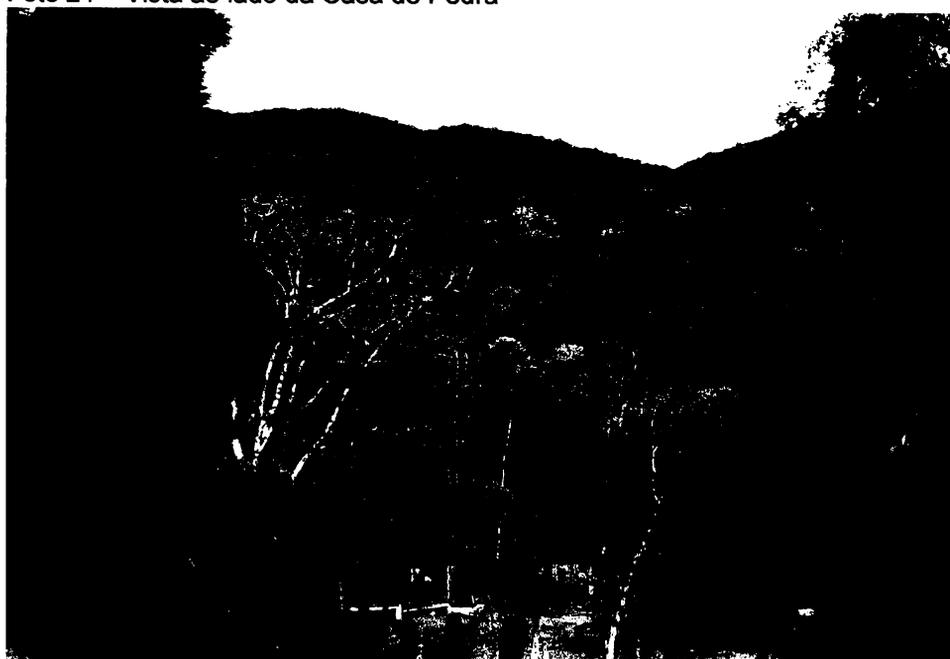
Foto 20 – Casa de Pedra



Fonte. Ma. Angélica P. de Andrade

Possui uma vista muito bonita ao lado (foto 21).

Foto 21 – Vista ao lado da Casa de Pedra



Fonte. Ma. Angélica P. de Andrade

Ainda seguindo pela mata (foto 22), são 800 m até a chegada a PR 410 (foto 23).

Foto 22 – Caminho pela trilha



Fonte: Ma. Angélica P. de Andrade

Foto 23 – Saída da Trilha na PR 410

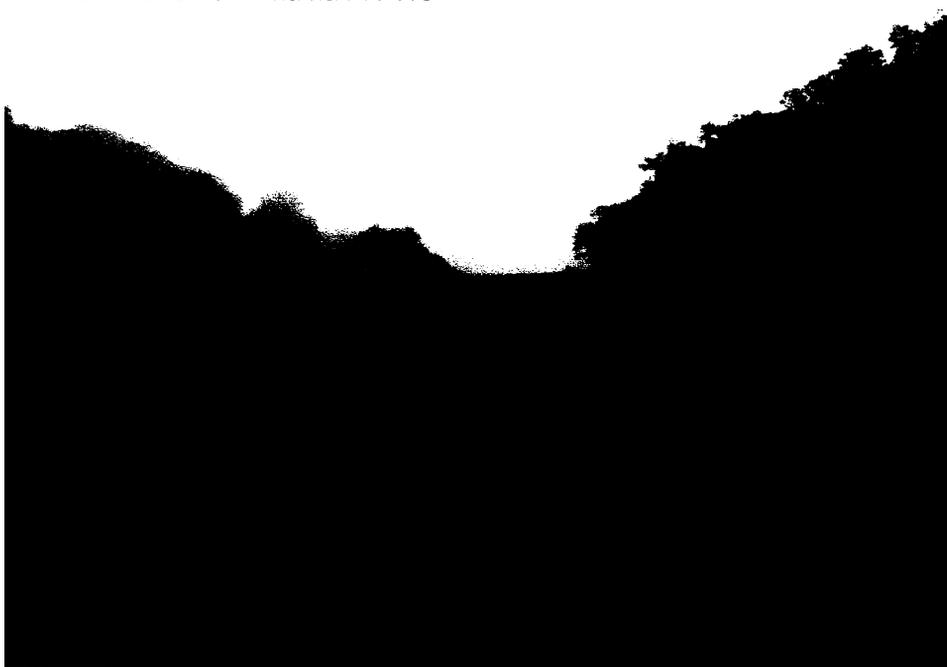


Foto 23: Ma. Angélica P. de Andrade

Existe uma variedade de comércio a partir do portal oeste (foto 03) até o centro de Quatro Barras, com vários serviços como mecânicos, imobiliárias, lanchonetes, banca de jornal, lojas de móveis, borracharias, panificadoras entre outras. Após o Obelisco de D. Pedro II (foto 04) o comércio é menos intenso e encontram-se mais bares e mercearias. (Apêndice 02) No mapa do roteiro constam endereços de restaurantes e chácaras que margeiam a estrada e que já não existem ou não foram encontrados, é necessário que haja uma atualização do roteiro.

6 – CONCLUSÃO

Hoje, não é mais possível pensar os espaços locais, ou o espaço rural sem admitir que o mesmo tenha sempre várias utilidades, onde há diferentes formas de se identificar com um território (produção, emprego, patrimônio, residência, residência secundária, lazer e turismo etc.). O turismo pode contribuir para alavancar o desenvolvimento do lugar, juntamente com o Ecoturismo, tendo como base a sustentabilidade e preservação da natureza.

Devem-se planejar as atividades envolvendo a parte humana, cultural, ecológica e econômica, sobretudo em lugares de populações menos abastadas, mas com potencial a ser explorado. Uma opção é complementar a renda das famílias, diversificando as atividades, o que poderá ser condição para o homem continuar vivendo na terra e da terra. E para o visitante urbano que busca um encontro com a simplicidade da vida rural, pode ter numa atividade desta, o reencontro com um passado.

Para se trabalhar a parte ligada ao turismo é preciso que seja feito um trabalho de revitalização do local. Que pode ser feito através da restauração do patrimônio que se encontra ao longo da Estrada da Graciosa. As igrejas podem ser sinalizá-las identificando cada uma, mantê-las abertas por mais tempo para que as pessoas possam conhecer a história de cada uma, despertando a curiosidade das pessoas para os atrativos. Outra medida a ser tomada é a melhoria das condições de tráfego da estrada com a colocação de asfalto e sinalização ao longo do caminho.

Deve-se ter consciência que o turista sempre quer levar para casa muito mais que as lembranças visuais e do lazer desfrutado. Existe espaço para a venda de mercadorias, aparece então, o comércio local com vendas de souvenir: artesanatos, roupas, comidas, bebidas etc. E também as suas tradições e modo de vida como festas, atividades esportivas, manifestações folclóricas etc., sobretudo, no âmbito de atração à demanda doméstica, sem deixar de pensar nos valores e costumes dos moradores.

Observa-se que no roteiro utilizado pela Prefeitura de Quatro Barras existe o forte entrelaçamento de espaços rurais e urbanos e a composição do 'produto turístico', pois as atrações se misturam. Assim o meio rural é, ao mesmo tempo, paisagem, cenário e também história do modo de vida e trabalho dos colonizadores

e atuais habitantes daquele espaço. Neste caso pode-se observar que no local o ambiente construído - a cidade - e o ambiente natural - o rural - não se apresentam separados, e esta marca da paisagem deve ser utilizada como atração turística.

Outro para o desenvolvimento do potencial turístico da Estrada da Graciosa é a sua divulgação. Já foi veiculado em uma emissora de televisão local um programa sobre o município e que mostrava também a estrada, contando a história da região e mostrando os pontos a serem visitados, tais informações são muitas vezes determinantes no processo de escolha do consumidor turístico.

Para que o local tenha mais atratividade sugere-se que haja promoção de eventos no local como caminhadas, excursões (numa adaptação de safáris com carros modificados e abertos proporcionando o maior contato do turista com a natureza), passeios ciclísticos, maratonas, rallys, gincanas comemorativas, concurso fotográfico, acampamentos e passeios na mata com supervisão de guias especializados. A demonstração de práticas socioculturais das tradições da região, entre outras podem ser aprimoradas e desenvolvidas com estas finalidades. Melhor divulgação e promoção das festas municipais.

Pode-se observar que o potencial existe, porém existe um grande trabalho a ser feito.

7 – REFERÊNCIAS

ANDRADE, J. V. de. **Turismo. Fundamentos e dimensões**. São Paulo: Ática, 1995.

BALANZÁ, I.M; NADAL, M.C. **Marketing e Comercialização de Produtos Turísticos**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2003.

BARRETTO, M. **Manual de iniciação ao estudo do turismo**. 8. ed. Campinas, SP: Editora Papirus, 2000.

BENI, M. **Análise estrutural do turismo**. São Paulo: SENAC, 1998.

BOULLÓN, R. **Las actividades turísticas y recreacionales: el hombre como protagonista**. México: Trillas Turismo, 1990

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo Cultural: Orientações Básicas**. Ministério do Turismo, Coordenação Geral de Segmentação. Brasília: Ministério do Turismo, 2006 a.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Segmentação do Turismo: marcos conceituais**. Brasília, 2006 b.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Ecoturismo: orientações básicas**. Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. Brasília: Ministério do Turismo, 2008 a.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Projeto Inventário da Oferta Turística**. Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Brasília: Ministério do Turismo, 2008b. Disponível em http://institucional.turismo.gov.br/regionalizacao/arqreg/doc_download/Projeto_Inventario_da_Oferta_Turistica_-_Julho06.pdf - acessado em 21/06/2008

COOPER, C. **Turismo princípios e práticas**. Porto Alegre: Bookman, 2002.

CRUZ, R. C. A. da. **Política de Turismo e Território**. 3ª. Ed. São Paulo: Contexto, 2002.

DIAS, R.; AGUIAR, M.R. **Fundamentos do Turismo: conceitos, normas e definições**. Campinas: Editora Alínea, 2002.

FAGNARI, J.P.; FIORI, J.C.; WAGECK, J. C. P. **Caminhos Coloniais da Serra do Mar**. Curitiba: Natugraf, 2006. p.40

FERRARINI, S. **História de Quatro Barras**. Curitiba: Editora Educa, 1987.

FERREIRA, J.C.V. **O Paraná e Seus Municípios**. Maringá – PR: Memória Brasileira, 1996.

IGNARRA, L.R. **Fundamentos do Turismo**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2003.

KINKER, S. **Ecoturismo e Conservação da Natureza em Parques Nacionais**. Campinas: Editora Papyrus, 2002.

LAGE, B.; MILONE, C. **Economia do turismo**. Campinas: Editora Papyrus, 1991.

LAGE, B.; MILONE, C. **Turismo: Teoria e Prática**. Campinas: Editora Atlas, 2000.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragem e técnicas de pesquisa, análise e interpretação de dados**. São Paulo: Atlas, 1982.

MARTINS, R. **Historia do Paraná**. Curitiba: Travessa do Editores, 1995.

MOLETTA, V.B.F. **Turismo Cultural**. Porto Alegre – RS: SEBRAE/RS, 2004.

MOREIRA, J. **Caminhos das Comarcas de Curitiba e Paranaguá até a emancipação da Província do Paraná**. 3º. v. Curitiba: Imprensa Oficial, 1975.

PARANÁ, Instituto Ambiental do Paraná, Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos. **Bioindicadores da Qualidade da Água**. Curitiba. 2000.
Disponível em

http://www.meioambiente.pr.gov.br/arquivos/File/meioambiente/bioindicadores_qualidade_aguas.pdf - acessado em 18/07/2008

PETROCCHI, M. **Planejamento e gestão do turismo**. São Paulo: Futura, 2002.

POMBO, J.F.R. **O Paraná no centenário: 1500/1900**. Rio de Janeiro: J. Olympio; Curitiba: Secretaria da Cultura e do Esporte do Estado do Paraná, 1980.

RONCAGLIO, C. **Das estradas às rodovias: meio século do rodoviarismo do Paraná**. Curitiba: DER-DEAP, 1996.

SANCHO, A. **OMT, Introdução ao Turismo**. São Paulo: Roca, 2001.

VELOSO, M.P. **Turismo Simples e Eficiente: um guia com orientações básicas para municípios**. São Paulo: Roca, 2003.

WACHOWICZ, R. **História do Paraná**. Curitiba: Imprensa Oficial do Paraná. 2002, 10ª. ed.

WEARING, S. e NEIL, J. **Ecoturismo: Impactos, Potencialidade e Possibilidade**. São Paulo: Manole, 2000.

<http://www.quatrobarrasparana.com.br/caracteristicas/caracteristicas.html> - acessado em 21/06/2008

http://institucional.turismo.gov.br/regionalizacao/arqreg/doc_download/Projeto_Invent_rio_da_Oferta_Tur_stica_-_Julho06.pdf - acessado em 21/06/2008

<http://www.iap.gov.br> - acessado em 18/06/2008

http://www.pr.gov.br/turismo/areas_prioritarias.pdf

http://www.pr.gov.br/turismo/diretrizes_tan.pdf

8 – APÊNDICE 1 – Formulário de Inventário da Oferta Turística

Inventário Turístico da Estrada da Graciosa no Município de Quatro Barras

1 – Caracterização				
Município:		Unidade da Federação:		
1.1 – Nome oficial:				
1.2 – Histórico				
1.3 – Aspectos Geográficos				
1.3.1. – Área:				
1.3.2 – Limites				
Norte				
Sul				
Leste				
Oeste				
1.3.3 – Nome e distância da localidade mais próxima (km)				
1.3.4 – Hidrografia e vegetação				
1.3.5 – Clima				
2 – Atrativo – descrição (relevância turística e importância para o município)				
2.1 – Acesso ao atrativo				
2.2 – Atende as necessidades atuais?				
2.3 – Permite expansão no número de visitantes?				
2.4 – Tempo necessário para se chegar ao atrativo saindo da localidade mais próxima?				
2.5 – Sinalização				
	Bem sinalizado	Mal sinalizado	Não sinalizado	Observação
Acesso				
2.6 – Meios de acesso				
	Bom	Regular	Ruim	
Terrestre				
2.7 – Pavimentação				
Asfáltica				
Paralelepípedo				
Chão batido				
2.8 – Transporte				
Tipo				
Freqüência				
Qualidade				
Adaptado				
3 – Proteção ao Atrativo				
3.1 – Atrativo está em uma UC?				
3.2 – Tipo				
3.3 – Categoria				

4 – Facilidades			
4.1 – Posto de Informações			
4.2 – Portaria Principal			
5 – Visitações			
5.1. – Melhor época do ano			
5.2 – Horário de visitação			
Dias		Horário	
5.3 – Tipo de Visita			
Guiada	Não Guiada	Auto guiada	
5.4 – Duração média da visita			
5.5 – Guia de visitação			
Paga	Gratuita	Inexistente	
5.6 – Entrada			
Franca		Paga (R\$)	
5.7 – É necessária autorização prévia para o acesso? Tipo?			
5.8 – Que atividades são realizadas no atrativo que atraem os turistas?			
5.9 – Existem condições de acessibilidade ao atrativo para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida?			
5.10 – O atrativo integra roteiros turísticos comercializados?			
5.11 – Quais e quem comercializam?			
5.12 – Possui folheteria?			
5.13 – Serviços e Equipamentos no atrativo			
	Sim	Não	Observação
Informações ao visitante			
Instruções de ecologia/Ecoturismo			
Instalações Sanitárias			
Lazer e Entretenimento			
Locais para alimentação			
Hospedagem			
Guia de Turismo/Monitor			
Condutor capacitado para receber pessoas com deficiência			
Atividades Comerciais			
6 – Histórico Cultural			
6.1 – Utilização original do atrativo			
6.2 – Utilização atual do atrativo			
6.3 – Estado de conservação/preservação do atrativo			
6.4 – Tipos de bens históricos/turísticos existentes no atrativo			

7 – Lazer e entretenimento	
Equipamento	
Localização	
Transporte para o local	
Descrição do equipamento	
Serviços que dispõem	
8 – Atividades Econômicas	
Atividades econômicas desenvolvidas	
Tipo de atividade	
Descrição da atividade	
Capacidade	
Serviços oferecidos	
9 – Observações	

Fonte: formulário elaborado por Ma. Angélica P. de Andrade, baseado em modelo adotado pelo Ministério do Turismo

Crêterios para preenchimento do formulário

1 – Caracteriza o

Município – Informar o nome oficial do município;

Unidade da Federa o – Informar a sigla da unidade da federa o;

1.1 – Nome oficial – Informar o nome oficial do atrativo;

1.2 – Histórico – Mencionar a história do atrativo;

1.3 – Aspectos geográficos

1.3.1 –  rea – Tamanho da área que o atrativo abrange;

1.3.2 – Limites – Quais os limites da localidade onde está inserido o atrativo;

1.3.3 – Nome e distância da localidade mais próxima – Mencionar o nome e a distância da localidade mais próxima cujo acesso seja utilizado para chegar ao atrativo;

1.3.4 – Hidrografia e vegeta o – Mencionar o nome dos principais rios que cortam a região e o tipo de vegeta o que a área possui;

1.3.5 – Clima – Mencionar o clima da região. Entende-se por clima Conjunto de condi es meteorológicas (temperatura e chuvas) características do estado médio da atmosfera em um ponto da superfície terrestre;

2 – Atrativo – Descri o (relevância turística e importância para o município);

2.1 – Acesso ao atrativo – Descrever o percurso do acesso mais utilizado para se chegar ao atrativo, considerando dificuldades e/ou facilidades constatadas e confirmando como ponto de partida a localidade mais próxima. Registrar as questões ambientais (polui o, lixo, desmatamento, queimadas, venda de animais silvestres, extrativismo exploratório, caça e pesca predatórias) e sociais (invasões, ocupa es irregulares, prostitui o, insegurança) observadas e a ocorrência de atividades de esportes de aventura, turismo de observa o ou de pesca.

2.2 – Atende as necessidades atuais - Informar se o acesso para se chegar ao atrativo atende às necessidades atuais ou encontra-se sobrecarregado, necessita expansão, duplica o ou reforma.

2.3 – Permite expansão do número de visitantes – Informar se o acesso mais utilizado para se chegar ao atrativo, nas condi es em que se encontra atualmente pode atender a um aumento no volume de visitantes.

2.4 – Tempo necessário para se chegar ao atrativo saindo da localidade mais próxima - Especificar o tempo necessário para se chegar ao atrativo, partindo da localidade mais próxima;

2.5 – Sinalização – A sinalização é um dos elementos fundamentais para o bom andamento do trânsito, indica para motoristas e pedestres as regras de uso da via, é nela que o usuário baseia suas decisões, seus trajetos, seu procedimento ao dirigir, pedalar ou caminhar. As placas, marca viária, luz ou qualquer outro elemento, devem ser claras, contribuindo para um tráfego mais fluido e menos sujeito a riscos de acidentes.

Considerar-se-á um local:

- Bem sinalizado quando houver instalação, disposição ou conjunto de sinais (luminosos, visuais, acústicos) que leve em consideração o disposto no Código de Trânsito Brasileiro - CTB, proporcionando facilidade e segurança à circulação de pedestres e motoristas.
- Mal sinalizado, é o local que, apesar de apresentar sinais de comunicação, não proporciona facilidade e segurança à circulação de visitantes, ou aquele cujos sinais não respeitam os padrões estabelecidos (Ex.: sinalização encoberta pela vegetação, em local impróprio, etc.).
- Não sinalizado é o local que não dispõe de meio de comunicação para a orientação de pedestres e motoristas.

2.6 – Meios de Acesso – Indicar os meios de acesso ao atrativo (rodoviário, hidroviário, etc.), especificando o seu estado de conservação. Considerar-se-á:

- Em bom estado a via que, em função do seu estado de conservação, permita aos visitantes chegar ao atrativo em qualquer época do ano, sem possíveis transtornos causados pela conservação da via;
- Como regular aquela em função do seu estado de conservação, restrinja o uso aos visitantes em determinado período do ano (ex. pista esburacada) e;
- Como ruim aquela via que dificulte o acesso dos visitantes ao atrativo. Ex.: caminhos, atalhos, etc.

2.7 – Pavimentação - Especificar o tipo de pavimentação utilizado.

2.8 – Transporte - Informar o tipo de transporte mais utilizado para se chegar ao atrativo, detalhando a frequência (no caso de transporte público), a qualidade e as adaptações existentes para pessoas com deficiência.

Considerar-se-á:

- Bom o transporte cujos veículos se encontram em estado de conservação adequado, de maneira a não colocar a vida dos passageiros em risco. Devem

ser observadas a pontualidade, locais de venda de passagens, serviços oferecidos ao passageiro, frequência do transporte.

- Regular é o tipo de transporte que apesar de não apresentar todas as características já descritas, permite ao passageiro viajar em segurança e sem maiores transtornos.
- Ruim é aquele transporte que não garante ao passageiro ser transportado com segurança, correndo sérios riscos de ocorrerem transtornos.

Citar o nome das empresas transportadoras, contatos e as linhas do percurso. No caso de horários irregulares, indicar o primeiro e o último. Não havendo transporte regular, anotar: “não há linha regular”, informando outra maneira possível de se visitar o atrativo (transporte próprio, contratado etc.).

3 – Atrativo

3.1 – Atrativo está em Unidade de Conservação - Detalhar se o atrativo é ou está localizado em Unidade de Conservação.

3.2 – Tipo - Indicar se o local é uma Unidade de Proteção Integral ou Unidade de Uso Sustentável, de acordo com definições do Sistema Nacional de Unidades de Conservação – SNUC, que divide as unidades de conservação em duas categorias:

- Unidades de proteção integral, que têm a conservação da biodiversidade como o objetivo principal, incluindo parques nacionais, reservas biológicas, estações ecológicas, monumentos naturais e refúgios de vida silvestre;
- Unidades de uso sustentável, que permitem a compatibilização de variadas formas e graus de exploração, as quais têm a proteção da biodiversidade como um objetivo secundário, incluindo as áreas de proteção ambiental, áreas de relevante interesse ecológico, floresta nacional, reservas extrativistas, reservas de fauna, reservas de desenvolvimento sustentável e reservas particulares do patrimônio natural (RPPN).

Caso o atrativo não tenha se enquadrado nas duas categorias descritas pelo SNUC, indicar se é um Parque Municipal ou Estadual.

3.3 – Categoria – Indicar a categoria a que pertence a unidade de conservação.

4 – Facilidades

4.1 – Posto de informações – Indicar se o local possui posto de informações turísticas.

4.2 – Portaria principal - Informar se há recepção, portaria principal, guarita ou outros tipos, se a estrutura de entrada no atrativo encontra-se adaptada a pessoas

com deficiência. Ex: rampas, informativos especiais, recepcionistas especializados, etc.

5 – Visitações

5.1 – Melhor época do ano – Informar a melhor época do ano para a visitação do local.

5.2 – Horário de visitação – Indicar os dias e horário para visitação do local.

5.3 – Tipo de visita – informar se a visita é guiada, não guiada ou auto guiada.

5.4 – Duração média da visita – Informar qual o tempo gasto em média para a visitação do atrativo.

5.5. – Guia de visitação – Indicar se existe guia para visitação, sendo pago ou gratuito.

5.6 – Entrada – Informar se a entrada para o atrativo é paga ou gratuita.

5.7 – É necessária autorização prévia para o acesso – Indicar se é necessária a autorização prévia para a visitação do local e qual o tipo.

5.8 – Que atividades são realizadas no atrativo que atraem os turistas - Mencionar as atividades programadas ou não, realizadas no espaço que se relacionem com o atrativo, tais como: exposições, festas, comemorações, competições ou quaisquer atividades esportivas, pedagógicas, etc.

5.9 – Existem condições de acessibilidade ao atrativo para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida – Mencionar se existe condições de acesso a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

5.10 – O atrativo integra roteiros turísticos comercializados – Informar se o atrativo integra roteiros turísticos comercializados por agências de viagens

5.11 – Quais roteiros e quem comercializam - Citar os roteiros e as agências que comercializam o atrativo.

5.12 – Possui folheteria – Informar se existe material publicitário distribuído aos turistas sobre o atrativo.

5.13 – Serviços e equipamentos no atrativo - Indicar a existência de serviços e equipamentos de caráter permanente que facilitem a visitação, tais como: informações ao visitante, instruções de ecologia/ecoturismo, instalações sanitárias, lazer e entretenimento, locais para alimentação, hospedagem, guia de turismo/monitor, guia capacitado para receber pessoas com deficiência, atividades comerciais.

6 – Histórico Cultural

6.1 – Utilização original do atrativo – Mencionar a utilidade original do atrativo.

6.2 – Utilização atual do atrativo – Mencionar a utilidade atual do atrativo.

6.3 – Estado de conservação/preservação do atrativo - Informar as condições em que se encontra o atrativo (boas ou más), além de descrever as intervenções, periódicas ou permanentes, que visem conter deteriorações.

6.4 – Tipos de bens históricos/turísticos existentes no atrativo - Registrar atrativos históricos, a presença de obras de destaque (pontes, passarelas, viadutos e galerias).

7 – Lazer e entretenimento – Observar a existência de equipamentos de lazer e entretenimento (clube de campo, pesque pague, churrasqueiras, local de natação e pesca, etc.), a sua localização, o transporte para o local, a sua descrição e os serviços que dispõem.

8 – Atividades Econômicas – Registrar as atividades econômicas desenvolvidas no atrativo, o tipo de atividade, a descrição, a capacidade e os serviços oferecidos.

9 – Observações - Mencionar qualquer informação do atrativo e que não esteja assinalada neste formulário, e seu registro e venha a contribuir para o enriquecimento das informações.

APÊNDICE 2 – Lista de comércio que margeia a Estrada da Graciosa

Comércio do portal até o centro de Quatro Barras	
Atividade	Nome
Mecânica	Mecânica Mc Laren
Escola	Escola Municipal Ernesto Milani
Serralheria	Serralheria Lima
Cemitério	Parque Memorial Graciosa
Marcenaria e Serralheria	Marcenaria e Serralheria
Condomínio	Condomínio Residencial Irai
Campo de golfe	Campo de Golfe do Clube Curitibano
Condomínio	Condomínio Pousada
ABESSFI	Associação Beneficente dos Servidores do Sistema FIEP
Indústria	Neoplástica Indústria
SANEPAR	SANEPAR
Serviços	Portões elétricos Tigrão
Materiais de construção	BID materiais de construção
Mecânica	Medeiros
Mecânica	Sbrissia
Mercado	Mercado Babaloo
Academia	Academia Bio Corpus
Fisioterapia	Fisioterapia
Pet Shop	Pet Shop Cães e Cia
Cabelereiro	Bela Hair
Lava carros	Lava car Quatro Barras
Segurança	Luto Metropolitana
Serviços	Disque Gás
Cafeteria	Cafeteria Antíqua Graciosa
Restaurante	Beto Batata
Serviços	Corretor de imóveis e cartório
Hotel	Pousada da Serra
Consultoria	ECE Consultoria
Imobiliária	Kadar imobiliária
Serviços	Tecnoword Cottonil do Brasil
Pizzaria	Tritina Pizzaria
Foto	Foto Baier
Copel	Copel
Fonte: Ma. Angélica P. de Andrade	

No centro de Quatro Barras encontram-se uma grande variedade de lojas

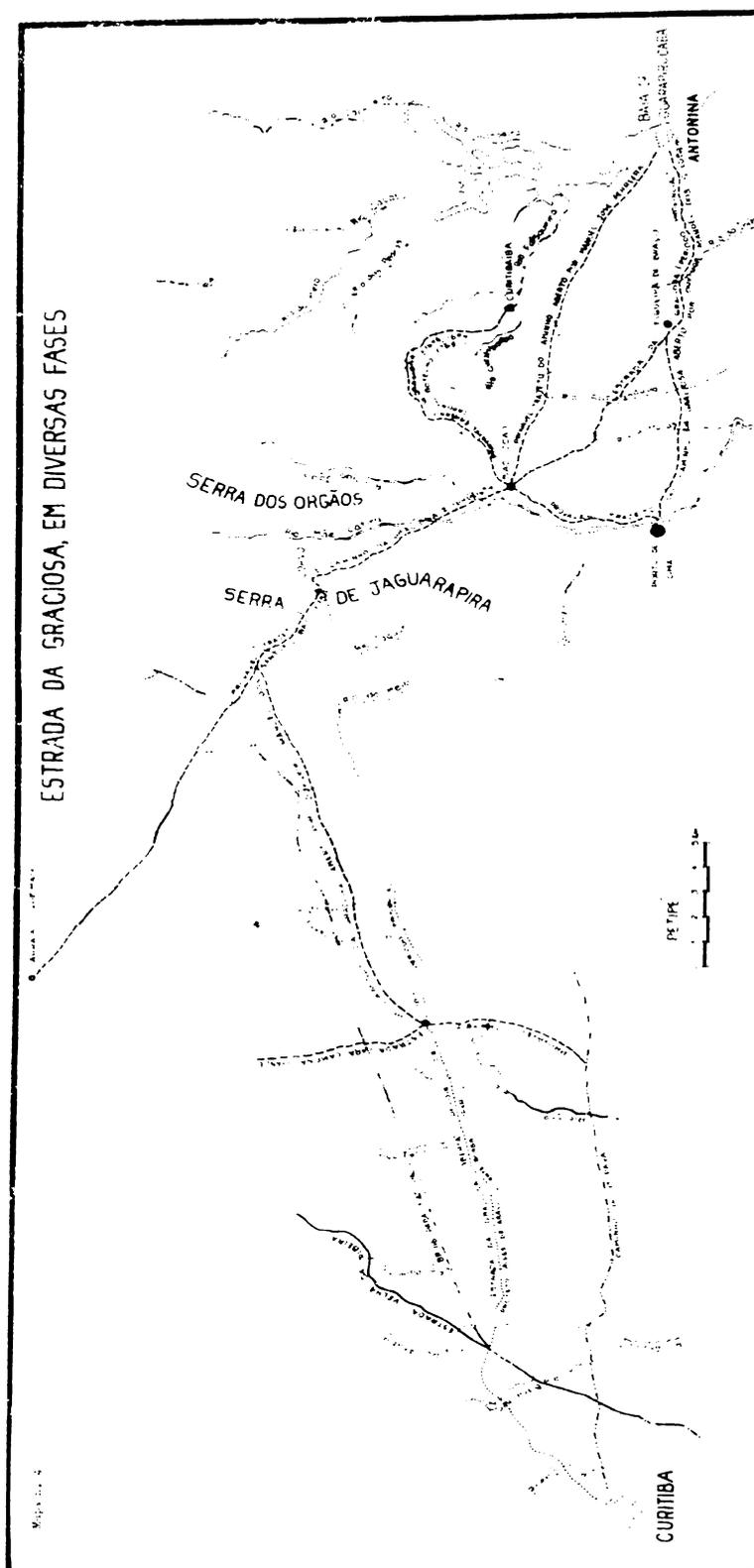
Atividade	Nome
Banca de jornal	Banca de jornal
Serviços	Revendedor de celular TIM
Roupas	Roupas Masculinas e femininas
Pastelaria	Pastelaria Q. Barras
Serviços	Mil dicas presentes
Farmácia	Farmácia Maxifarma

Aviário	Aviário
Panificadora	Panificadora e lanchonete Sonho
Restaurante e Pizzaria	Pasta Civitta Rest. Pizzaria
Roupas	Roupas femininas
Sapatos	Sapatos masculinos e femininos
Vestido de festas	Loja da noiva
Serviço	Loja 1,99
Loja de móveis	Móveis Colombo
Loja de colchões	Loja de Colchões
Loja de móveis	Multi loja
Sorveteria	Duete sorvetes
Panificadora	Panificadora Duquesa
Escola	Escola da Igreja Batista
Mecânica	Auto Elétrica e Borracharia Oliveira
Lava Car	Lava Car
Sacolão	Sacolão Q.Barras
Mercado	Mercado MS
Refeições	Salgados e Refeições
Serviços	Disque Gás
Serviços	Dtcom serviços
Borracharia	Borracharia
Serviço	Lojas Canaã
Serviço	Centro de resíduo têxteis CWB
Fonte: Ma. Angélica P. de Andrade	

Após o Obelisco de D. Pedro II (foto 04) até o entroncamento com a PR 410 (foto 16), encontram-se

Atividade	Nome
Bar e sorveteria	Bar e sorveteria
Bar e mercearia	Bar e mercearia do Gaúcho
Bar e mercearia	Bar e mercearia Paulista
Serviço	Costureira
Serviço	Grastecno Jardinagem
Pedreira	Pedreira Basalto 08
Residencial	Residencial Serra da Graciosa
Restaurante	Tapera Velha
Construtora	Construtora PAV
Escola	Escola Municipal Tancredo Neves
Unidade de Saúde	Unidade de Saúde Campininha
Artesanato	Artesanato Nete
Bar e mercearia	Bar e mercearia S. Jorge
Fonte: Ma. Angélica P. de Andrade	

9 – ANEXO 1 – Mapa da Estrada da Graciosa



Fonte: MOREIRA, J. **Caminhos das Comarcas de Curitiba e Paranaguá até a emancipação da Província do Paraná**. 3º. v. Curitiba: Imprensa Oficial, 1975.

Anexo 2 – Reportagem sobre a Estrada da Graciosa e as melhorias que a prefeitura municipal pretende fazer na região

A construção da Estrada da Graciosa foi decretada em 1854, pelo presidente da Província do Paraná, Zacarias de Góes e Vasconcellos. Construída toda a mão, a estrada corta o município em um percurso de 29,1 quilômetros – dos quais 20 serão revitalizados, com investimentos superiores a R\$19 milhões. A partir do projeto, a Graciosa será novamente interligada por inteiro, desde Antonina à capital paranaense.

“Desde o início da nossa gestão, sempre nos preocupamos em resgatar a Graciosa, evitando que seu legado se perdesse no tempo. O trecho que corta Quatro Barras ainda é desconhecido por mais de 90% dos paranaenses, mas estes índices devem se alterar em breve. Com o projeto de revitalização, o trecho será contemplado com ações de pavimentação, iluminação e uma série de outras benfeitorias, que irão movimentar o setor turístico. Aqui, os visitantes irão encontrar o aconchego da Serra do Mar, associado ao lazer, ao descanso e à contemplação”, informou o prefeito municipal, Roberto Adamoski.

Segundo ele, o projeto, que concede a Graciosa o título de Estrada Parque, deve ser concluído em um ano, após a assinatura do contrato com a empresa vencedora, que irá executar a obra. “Além de fomentar o turismo, o projeto vai auxiliar na proteção ambiental, acabando com o assoreamento dos rios e vargens, e eliminando a degradação da Mata Atlântica. A conclusão destas obras selará definitivamente o município de Quatro Barras como pólo de turismo, nas vertentes do ecoturismo, de lazer, aventura, histórico e religioso. Além do potencial incontestável da Graciosa, ainda devemos citar o Caminho do Itupava – que no ano passado recebeu mais de 17 mil visitantes – e o Morro do Anhangava, conhecido pelo caráter religioso e pelas práticas esportivas”, disse.

http://www.quatrobarrasparana.com.br/noticias/noticia_001.htm

28/07/2008

