

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ**  
**SUELEN MARQUARDT**

**DO CICLO DE VIDA DO DESTINO TURÍSTICO CAMINHO DO ITUPAVA:  
UM NOBRE PASSADO COM PERSPECTIVA DE FUTURO.**

**CURITIBA**  
**2008**

**ANÁLISE DO CICLO DE VIDA DO DESTINO TURÍSTICO CAMINHO DO ITUPAVA:  
UM NOBRE PASSADO COM PERSPECTIVA DE FUTURO.**

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 obtenção de título de Especialista em Planejamento e Gestão de Turismo.

Orientador: Prof.<sup>a</sup> Mestre Laura Alice Rinaldi Camargo.

**CURITIBA**

**2008**

**ANÁLISE DO CICLO DE VIDA DO DESTINO TURÍSTICO CAMINHO DO ITUPAVA:  
UM NOBRE PASSADO COM PERSPECTIVA DE FUTURO.**

Monografia apresentada como requisito parcial para obtenção de título de Especialista em Planejamento e Gestão do Turismo, Departamento de Turismo, Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná, pela seguinte banca examinadora formada pelos professores:

Orientador:           Prof. <sup>a</sup> Mestre Laura Alice Rinaldi Camargo  
                                  Departamento de Turismo

Prof. Mestre Alexandre Augusto Biz  
Departamento de Turismo

Curitiba, 23 de outubro de 2008.

Dedico este trabalho a todos aqueles que lutaram e lutam até hoje pelo

Caminho do Itupava, pela conservação deste ambiente singular.

Ao Harvey F. Schlenker, pelo amor, apoio e compreensão.

À minha família e amigas Ana Carolina, Pétala, Natascha, expresso meus agradecimentos pelo incentivo, confiança e apoio em todos os momentos.

## AGRADECIMENTOS

Esta monografia é o resultado da colaboração de algumas pessoas especiais dos quais tenho muito carinho e estima pela ajuda despenhada.

Meus agradecimentos a minha orientadora, Prof.<sup>a</sup> Laura Alice Rinaldi Camargo, nesta jornada de conhecimentos, compartilhando suas idéias e reflexões, possibilitando o aperfeiçoamento de minha pesquisa.

À minha querida amiga Ana Carolina Baggio, minha “co-orientadora”, pela amizade, paciência, estímulo e troca das valiosas idéias para a realização desta monografia.

Aos colegas da especialização pela troca de conhecimentos e idéias: Maria Angélica e Camila Boulos.

À Ana, secretária do Curso de Especialização, sempre atenciosa, agradeço pelo apoio.

À banca de qualificação, Prof. Alexandre Augusto Biz, pela gentileza de participar desta etapa, agregando valor nessa pesquisa.

Gostaria de agradecer as contribuições do Prof. Oswaldo Dias pelas primeiras idéias e ao “Vitamina” pelas horas desprendidas para aprimoramento das idéias.

As amigas Pétala e Natascha pela força nessa fase da minha vida.

Ao Harvey F. Schlenker (meu “pixô”), pelo amor, carinho, paciência, e acima de tudo, pela grandiosa ajuda no desenvolvimento dessa pesquisa.

A todos vocês, meu muito obrigado!

## RESUMO

A presente pesquisa tem como objetivo analisar o posicionamento atual do destino turístico Caminho do Itupava, de acordo com a teoria do ciclo de vida do destino turístico de Butler (1980), frente às relações existentes no cenário macro e micro situacional. A metodologia utilizada compreendeu o levantamento histórico do Caminho do Itupava e a caracterização do destino Caminho do Itupava para subsidiar a análise do processo de evolução da atividade turística no Caminho do Itupava e a análise do cenário macro e micro situacional. A pesquisa conclui que se analisada o Caminho do Itupava por municípios, ele encontra-se em duas fases de vida distintas de acordo com a metodologia de Butler (1980). A porção do Caminho inserida no município de Quatro Barras encontra-se na fase de investimento (ou envolvimento) e a porção de Morretes na fase de desenvolvimento. O destino Caminho do Itupava encontra-se num cenário macro e micro situacional favorável para o desenvolvimento do turismo, propiciando principalmente a ascensão no segmento do turismo em áreas naturais.

**Palavras-chave:** Caminho do Itupava. Ciclo de Vida do Destino Turístico. Análise Situacional.

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – MAPA DE LOCALIZAÇÃO DO CAMINHO DO ITUPAVA .....	12
FIGURA 2 – CICLO DE VIDA DAS DESTINAÇÕES TURÍSTICAS .....	39
FIGURA 3 – MAPA DE LOCALIZAÇÃO DO CAMINHO DO ITUPAVA II .....	48
FIGURA 4 – MAPA DE LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE MORRETES ....	57
FIGURA 5 – MAPA DE LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE QUATRO BARRAS .....	58
FIGURA 6 – MAPA GEOLÓGICO DO CAMINHO DO ITUPAVA .....	60
FIGURA 7 – MAPA DE ACESSO DO CAMINHO DO ITUPAVA .....	92
FIGURA 8 – VARIAÇÃO DO FLUXO DE PESSOAS NO CAMINHO DO ITUPAVA .....	106

## LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 –	O PERFIL DO ECOTURISTA – BRASIL E AUSTRÁLIA .....	26
QUADRO 2 –	GRUPOS DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO .....	28
QUADRO 3 –	CATEGORIAS DE MANEJO E TIPO DE USO PÚBLICO .....	29
QUADRO 4 –	BENEFÍCIOS E DESVANTAGENS DO TURISMO .....	31
QUADRO 5 –	RISCOS AMBIENTAIS DO TURISMO .....	32
QUADRO 6 –	CARACTERÍSTICAS DA FASE DE EXPLORAÇÃO .....	39
QUADRO 7 –	CARACTERÍSTICAS DA FASE DE INVESTIMENTO .....	40
QUADRO 8 –	CARACTERÍSTICAS DA FASE DE CRESCIMENTO .....	41
QUADRO 9 –	PRINCIPAIS DATAS E ETAPAS DO PROCESSO EVOLUTIVO DO ATRATIVO .....	80
QUADRO 10 –	HORÁRIO DOS ÔNIBUS DA VIAÇÃO GRACIOSA SENTIDO CWB – MORRETES .....	94
QUADRO 11 –	TARIFAS DE PEDÁGIO COBRADAS PELA CONCESSIONÁRIA ECOVIA .....	94
QUADRO 12 –	HORÁRIOS DE SAÍDAS DOS TRENS DA SERRA VERDE EXPRESS .....	95
QUADRO 13 –	ENTRADAS NA INTERNET SOBRE “CAMINHO DO ITUPAVA” .....	100
QUADRO 14 –	ANÁLISE ESTRATÉGICA .....	102
QUADRO 15 –	VARIAÇÃO DO FLUXO DE PESSOAS NO CAMINHO DO ITUPAVA .....	105

# SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	<b>11</b>
1.1 JUSTIFICATIVA .....	14
1.2 PROBLEMA .....	15
1.3 HIPÓTESE .....	15
1.4 OBJETIVOS .....	16
1.4.1 Objetivo geral .....	16
1.4.2 Objetivos específicos .....	16
<b>2 TURISMO, TURISMO EM ÁREAS NATURAIS E PLANEJAMENTO TURÍSTICO</b> .....	<b>17</b>
2.1 TURISMO: DEFINIÇÃO E DESENVOLVIMENTO .....	17
2.2 TURISMO EM ÁREAS NATURAIS: UMA NOVA PERSPECTIVA .....	20
2.3 ECOTURISMO: COMPROMISSO COM A CONSERVAÇÃO .....	22
2.3.1 O perfil do ecoturista .....	25
2.3.2 Ecoturismo e as Áreas Protegidas .....	27
2.3.3 Reflexos do Ecoturismo: impactos e benefícios .....	30
2.4 PLANEJAMENTO TURÍSTICO EM ÁREAS NATURAIS .....	32
2.4.1 Instrumentos do planejamento turístico .....	34
2.4.1.1 Análise Situacional e Análise SWOT (DAFO) .....	35
2.4.1.2 Ciclo de vida das destinações turísticas.....	36
<b>3 METODOLOGIA DA PESQUISA</b> .....	<b>44</b>
3.1 TIPO DE PESQUISA: PESQUISA QUALITATIVA .....	44
3.2 PESQUISA DESCRITIVA-EXPLORATÓRIA .....	45
3.2.1 Técnicas de Pesquisa .....	46
<b>4 CENÁRIO DA PESQUISA: CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA</b> .....	<b>47</b>
4.1 LOCALIZAÇÃO .....	47
4.2 HISTÓRIA DO CAMINHO DO ITUPAVA: DA CAÇADA A ANTA ATÉ A “GUERRA DOS PORTOS” .....	48
4.3 FATORES SÓCIO-ECONÔMICOS DOS MUNICÍPIOS .....	56
4.4 ASPECTOS FISIAGRÁFICOS .....	59
4.4.1 Geologia .....	59

4.4.2 Climatologia .....	60
4.4.3 Geomorfologia / relevo .....	61
4.4.4 Unidades de Conservação .....	62
4.4.5 Vegetação .....	65
4.4.6 Fauna e Flora .....	66
4.4.7 Recursos hídricos .....	67
4.5 LEGISLAÇÃO VIGENTE .....	68
4.6 DIAGNÓSTICO DO POTENCIAL TURÍSTICO DO CAMINHO DO ITUPAVA	69
4.7 ORIGEM E EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE TURÍSTICA E RECREATIVA NO CAMINHO DO ITUPAVA .....	73
4.7.1 A Serra do Mar: início do uso público turístico e recreativo .....	73
4.7.2 A época dos assaltos no alto da Serra .....	75
4.7.3 O Projeto de Revitalização do Caminho do Itupava .....	76
<b>5 ANÁLISE DOS RESULTADOS .....</b>	<b>79</b>
5.1 CICLO DE VIDA DO DESTINO TURÍSTICO .....	79
5.2 O CENÁRIO MACRO E MICRO SITUACIONAL DO CAMINHO DO ITUPAVA .....	83
5.2.1 Análise Externa – PESTA .....	83
5.2.1.1 Fatores Políticos .....	83
5.2.1.2 Fatores Econômicos .....	85
5.2.1.3 Fatores Sociais .....	86
5.2.1.4 Fatores Tecnológicos .....	88
5.2.1.5 Fatores Ambientais .....	89
5.2.2 Análise Interna .....	91
5.2.2.1 Acesso .....	92
5.2.2.2 Demanda e Segmentos .....	95
5.2.2.3 Perfil atual do Visitante .....	96
5.2.2.4 Gestão do Caminho do Itupava .....	97
5.2.2.5 Infra-estrutura disponível e funcionamento .....	98
5.2.2.6 Recursos Humanos .....	99
5.2.2.7 Divulgação do Caminho do Itupava .....	100
5.2.2.8 Financeiro .....	101
5.3 Análise DAFO / SWOT .....	102

<b>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>105</b>
O ideal do Ecoturismo no Caminho do Itupava .....	108
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>110</b>
<b>ANEXO .....</b>	<b>117</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O turismo caracteriza-se pelo deslocamento das pessoas e as atividades que essas realizam durante o período que ficam longe de suas residências, com finalidade de lazer, negócios ou outras (OMT, 1994). Mas esse turismo, a partir da década de 50, surge de forma massiva e predatória para algumas localidades, proporcionando profundos impactos (negativos) ambientais, econômicos e sócio-culturais (OMT, 2001, p. 03).

Assim, o conceito de turismo sustentável surge em contrapartida para esse tipo de turismo depreciador. Entende-se que o turismo sustentável tem como finalidade assegurar a viabilidade dos destinos à longo prazo, colaborando para promover o desenvolvimento econômico e social, para a proteção do meio ambiente e da diversidade cultural (INSTITUTO DE HOSPITALIDADE, 2004, p. 05).

Atualmente o Brasil trabalha o turismo responsável, isto é, “o turismo produtivo, do ponto de vista econômico, justo, do ponto de vista social e correto, do ponto de vista ambiental” (BRASIL, 2008, p. 46). A busca para alcançar essa premissa é o grande desafio para os profissionais do turismo, para isso é fundamental um planejamento pautado nas questões ambientais, econômicos, socioculturais e político-institucionais simultaneamente.

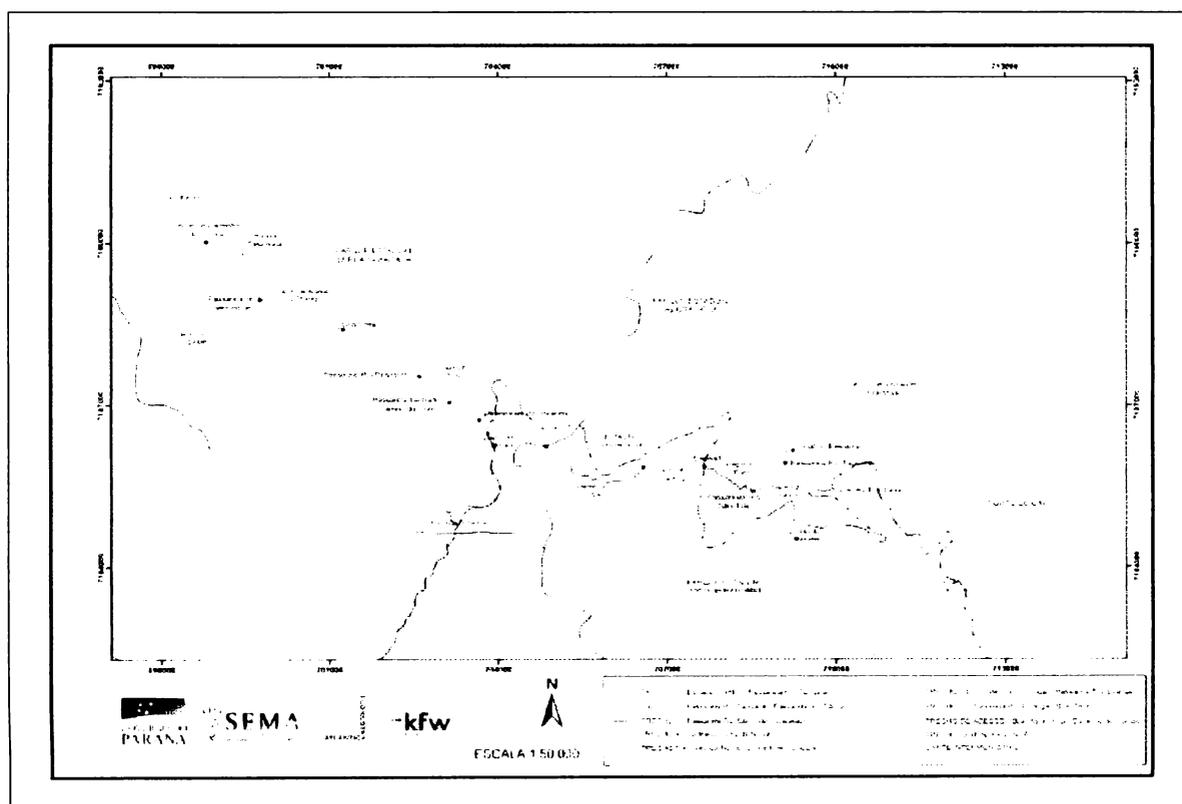
Segundo Beni (2001, p. 422) a demanda por turismo caracteriza-se pela sua especificidade própria, em consequência das inúmeras motivações, necessidades e preferências dos turistas, que expressa ao Núcleo Receptor sua vocação turística e seu consequente poder de atração. Assim, é possível segmentar o turismo de acordo com o perfil do visitante e a oferta da localidade. Citam-se alguns exemplos de segmentos do turismo: cultural, negócios, histórico, saúde, eventos, religioso, entre muitos outros.

Dentre esses segmentos, a atividade turística junto à natureza, atualmente é considerada o tipo de turismo que mais cresce a nível mundial (KINKER, 2002, p. 08), fato esse associado à crescente pressão que as grandes metrópoles exercem nos seus habitantes e que tem como consequência, a procura cada vez mais por espaços mais tranquilos e longe do “caos” (RUSCHMANN, 2003, p. 21) e a preocupação cada vez mais crescente das pessoas frente às questões da proteção ambiental (WEARING; NEIL, 2001, p. 63).

Deste modo, entende-se que o turismo em áreas naturais é o segmento do turismo onde o deslocamento de pessoas se dá para espaços naturais motivados pelo desejo/necessidade de usufruir da natureza, através da observação participante e interativa com o meio natural e onde há a preocupação da educação e conscientização ambiental (BENI, 2001, p. 427).

Nessa perspectiva, o Brasil, assim como o Estado do Paraná, possuem grande vocação para o desenvolvimento do turismo em áreas naturais resultado da sua riqueza de biodiversidade, abrigando diversos ecossistemas nas mais diversas formas: cerrado, litoral, serras, florestas, entre outros.

O Caminho do Itupava é um exemplo de atrativo turístico natural, um lugar único, onde a história e a natureza se convertem em um rico patrimônio para o Estado do Paraná. Destino localizado na região Sul do Brasil, no Estado do Paraná, entre os municípios de Quatro Barras (primeiro planalto) e Morretes (região litorânea), o Caminho do Itupava possui uma extensão de 22 km atravessando a área montanhosa da Serra do Mar, cortando três importantes Unidades de Conservação Estaduais, rica em biodiversidade e de inigualável beleza cênica. A seguir mapa de localização do Caminho do Itupava no Estado do Paraná.



**FIGURA 1 – MAPA DE LOCALIZAÇÃO DO CAMINHO DO ITUPAVA**  
**FONTE: SEMA/PROGRAMA PRÓ-ATLÂNTICA (2006).**

Com localização privilegiada, o Caminho do Itupava foi muito importante para a história do Paraná, pois fazia parte de uma rede de caminhos que interligavam vilas na região entre o primeiro planalto e o litoral paranaense na época do Brasil Colônia (FILHO; KLÜPPEL; THOMAZ, 2006, p. 23). Caminhos esses que fomentaram a expansão territorial e estimularam o desenvolvimento econômico e social do Estado (SCHMIDLIN; POLINARI, 2006, p. 14).

Apesar das más condições de viagem, durante 200 anos, o Caminho do Itupava foi considerado o preferido entre os tropeiros, exploradores e viandantes, pois ele tinha a vantagem de ser o mais curto dos caminhos que cortavam a Serra do Mar (HABITZREUTER, 2000, p. 15). A sua viabilidade econômica findou com a construção da Estrada da Graciosa e posteriormente com a Ferrovia Paranaguá-Curitiba (SCHMIDLIN; POLINARI, 2006, p. 22).

Para Butler (1980), as áreas turísticas são dinâmicas e evoluem com o tempo (apud, PEARCE, 2003, p. 47). Para Machín (1997, p. 44) e Bigné, Font, Andreu (2000, p. 307) essa evolução é influenciada e afetada (positivamente e/ou negativamente) pelos fatores político, econômico, social, tecnológico e ambiental externo e interno. O Caminho do Itupava, assim como qualquer outro destino turístico, principalmente os atrativos naturais, sofrem fatores de pressão, aspectos esses que devem ser minimizados, compensados ou se possível, eliminados, já que a natureza, considerada a “matéria-prima” do ecoturismo (RUSCHMANN, 2003, p. 19), pode sofrer danos muitas vezes irreversíveis caso não houver um planejamento e gestão eficiente da área com ações voltadas para a sustentabilidade. Entende-se que é necessário e fundamental nesse processo encontrar o ponto de equilíbrio entre o desenvolvimento do ecoturismo, a conservação e o desenvolvimento (BOO, 2002, p. 34).

Levando-se em consideração essa evolução, desde a construção da Estrada da Graciosa em 1873, por décadas o Caminho do Itupava foi esquecido pelo poder público e pela maioria de sua população. O uso público passou por variações de fluxo de visitação, devido principalmente às questões econômicas e de segurança. Essa procura pelo Caminho caracterizava-se por uma demanda espontânea sem que houvesse algum trabalho de planejamento e de gestão do atrativo. Finalmente, no ano 2000, o Caminho do Itupava é resgatado por um Projeto de Revitalização, abrindo um novo cenário para o desenvolvimento turístico local, premissa essa

comprovada no ano de 2007, após um ano de gestão de Uso Público do Caminho do Itupava pelo Instituto Ambiental do Paraná (IAP). Diagnosticou-se um fluxo de 17.157 visitantes/ano (IAP, 2008). Número esse relevante tanto para o município de Quatro Barras que conta com 16.166 habitantes (IBGE, 2000), assim como para Morretes, que possui 15.275 habitantes (IBGE, 2000).

É sob essa perspectiva que esse trabalho foi desenvolvido. Diante da evolução histórica e do seu atual uso público turístico e recreativo, este estudo tem como objetivo analisar o posicionamento atual do destino Caminho do Itupava, de acordo com a teoria do ciclo de vida do destino turístico de Butler (1980), frente às relações existentes no cenário macro e micro situacional.

A monografia está estruturada em 06 capítulos. No capítulo II está a base conceitual que fundamentou a pesquisa, no qual baseia-se em 03 principais temas: turismo, turismo em áreas naturais e planejamento turístico. Dando seqüência, o próximo capítulo será descrito a metodologia empregada para atingir o objetivo principal da pesquisa. Já para melhor entendimento a cerca do Caminho do Itupava, o capítulo IV dará ênfase no Cenário da Pesquisa, retratando seus aspectos históricos, naturais, fisiográficos, sócio-culturais e turísticos. No capítulo V será tratado da análise dos resultados obtidos através da metodologia utilizada. E por fim, no capítulo VI as conclusões e recomendações da autora para subseqüentes trabalhos acadêmicos e de ações de planejamento / gestão do destino turístico Caminho do Itupava.

## 1.1. JUSTIFICATIVA DA PESQUISA

Para Boo (2002, p. 36) muitas áreas protegidas estão enfrentando um inesperado aumento no fluxo de visitantes, demanda essa com novos hábitos, dificultando os trabalhos dos gestores em atender esse novo consumidor. Isso se deve ao fato de que muitas dessas áreas não foram instituídas e nem projetadas como locais turísticos, e carecem de fundos e de pessoal para buscar a satisfação das necessidades e desejos de um número cada vez maior de viajantes que procuram o contato com a natureza. Os administradores devem estar preparados para enfrentar esse tipo de situação, buscando conciliar o crescimento do turismo, a fim de que ele possa ser benéfico tanto para a Unidade de Conservação como para

as comunidades vizinhas (BOO, 2002, p. 36). Nesse sentido, as estratégias são fundamentais no planejamento da área:

Em resposta à popularidade crescente do ecoturismo, os administradores de áreas protegidas precisam avaliar que nível de turismo é o melhor para cada área, para então arquitetar uma estratégia que atinja o nível desejado. A estratégia deverá guiar o desenvolvimento e a gestão do ecoturismo, a fim de assegurar que a área protegida não seja excessivamente ocupada nem destruída por turistas, de criar mecanismos capazes de gerar empregos e renda para a área protegida e para as comunidades próximas e de oferecer educação ambiental aos visitantes (BOO, 2002, p. 36).

Analisar o posicionamento do destino Caminho do Itupava, de acordo com a teoria do ciclo de vida do destino turístico de Butler (1980), tem como justificativa entender o processo de evolução histórica e de uso público, além das relações existentes no cenário macro e micro situacional, servem como instrumento de planejamento e gerenciamento turístico da área. Através desse entendimento será possível:

- Direcionar ações para estabelecer seu desenvolvimento ordenado;
- Estabelecer estratégias mercadológicas e de marketing;
- Facilitar às tomadas de decisões do órgão gestor;
- Auxiliar o direcionamento de investimentos para ações prioritárias e emergenciais.

Entender essa evolução é compreender o passado para evitar erros no presente, garantindo o futuro sustentável do atrativo/produto turístico.

## 1.2. PROBLEMA DA PESQUISA

Analisando o desenvolvimento histórico do Caminho do Itupava, questiona-se: qual é o posicionamento atual do destino, frente às relações existentes no cenário macro e micro situacional?

## 1.3. HIPÓTESES DA PESQUISA

- O Caminho do Itupava encontra-se na fase de desenvolvimento, dado principalmente pela finalização do Projeto de Revitalização do Caminho do

Itupava, no final de 2006, o que refletiu no aumento significativo da sua demanda e no desenvolvimento do entorno;

- O destino Caminho do Itupava encontra-se num cenário macro e micro situacional favorável para o desenvolvimento do turismo, propiciando principalmente a ascensão no segmento do turismo em áreas naturais;

#### 1.4. OBJETIVOS DA PESQUISA

##### 1.4.1. Objetivo Geral

Analisar o posicionamento atual do destino Caminho do Itupava, de acordo com a teoria do ciclo de vida do destino turístico de Butler (1980), frente às relações existentes no cenário macro e micro situacional.

##### 1.4.2. Objetivos Específicos

- Levantar o histórico do Caminho do Itupava;
- Caracterizar o destino Caminho do Itupava;
- Analisar o cenário macro e micro situacional;
- Analisar a evolução da atividade turística no Caminho do Itupava, com base no ciclo de vida do destino turístico de Butler (1980);

## 2 TURISMO, TURISMO EM ÁREAS NATURAIS E PLANEJAMENTO TURÍSTICO

O presente capítulo caracteriza-se por ser uma “revisão da literatura” de modo crítico e sintético, com o objetivo de situar o estudo no contexto geral do conhecimento (DENKER, 1998, p. 68 e 69). O presente estudo utiliza vários termos relacionados ao turismo, turismo em áreas naturais, ecoturismo, efeitos do turismo e planejamento turístico. Nesse capítulo encontra-se algumas definições que poderão auxiliar na compreensão dos textos e que darão embasamento a presente pesquisa.

### 2.1 TURISMO: DEFINIÇÃO E DESENVOLVIMENTO

Várias são as hipóteses relacionadas ao surgimento da atividade turística. Acredita-se que as viagens aconteçam desde a origem do homem. Para Dias (2005, p. 11) os “deslocamentos humanos constituem uma característica da humanidade”. Segundo a Organização Mundial do Turismo – OMT (2001, p. 03), o desenvolvimento do turismo se deu pelos seguintes aspectos:

Certamente, desde as origens, o homem se viu impulsionado a deslocar-se por diferentes razões: caça, religião, comércio, guerras, lazer, etc. Assim, os romanos viajavam para seus vilarejos de veraneio para descansar e escapar do barulho das cidades. Na época do Iluminismo, as classes abastadas realizam viagens por motivos culturais conhecidas com o nome de *Gran Tour*. Contudo, não foi sempre assim, pois na segunda metade do século XX o turismo surge como um fenômeno de massa.

Esse turismo de massa foi impulsionado a partir da década de 50, pelos seguintes fatores (OMT, 2001, p. 03):

- Maior acessibilidade da população para viajar;
- Maior renda disponível das famílias;
- Implantação das férias remuneradas;
- Aumento do tempo livre;
- Desenvolvimento dos meios de transporte;
- Aparecimento do avião a jato;
- Baixo preço do petróleo;
- Desenvolvimento dos meios de comunicação;
- Crescimento progressivo das relações internacionais: viagens a negócios e para estudos.

Mas o que vêm a ser o turismo? Na busca de definições sobre turismo, verifica-se a variedade de conceituações existentes, fazendo com que seja adotada a definição oficial e aquela que mais se adapta ao assunto aqui abordado. Dessa maneira, a OMT descreve o turismo como:

As atividades que realizam as pessoas durante suas viagens e estadas em lugares diferentes ao seu entorno habitual<sup>1</sup>, por um período consecutivo inferior a um ano, com finalidade de lazer, negócios ou outras (OMT, 2001, p. 38).

Beni (2001, p. 37) e Goeldner, McIntosh e Ritchie (2002, p. 29) explicam que essa variedade de definições deve-se ao fato do turismo ser um fenômeno amplo e complexo, o que torna difícil expressar corretamente toda a sua dimensão e, por isso, aparecem conceituações nos seus aspectos parciais ou, pelo menos, algumas de suas realidades isoladas, conseqüentemente, definições adaptadas a uma tarefa ou objetivo. Brasil (2008, p. 47) entende o turismo como uma “atividade de fundamental importância para a sociedade e um dos principais fatores de interação humana e de integração política, cultural e econômica num mundo cada vez mais globalizado”. Para Beni (2001, p. 37), o turismo é um “elaborado e complexo processo de decisão sobre o que visitar, onde, como e a que preço”.

Por conta dessas viagens e estadas, sabe-se que o turismo é considerado o setor econômico que apresenta os mais elevados índices de crescimento no contexto mundial (OMT, 2001, p. 07). Para se ter idéia, segundo a Organização Mundial do Turismo, cada dólar investido no turismo por um país gera seis dólares de retorno (INSTITUTO DE HOSPITALIDADE, 2004, p. 05). Esses benefícios são somados a nova realidade atual, o turismo deixou de ser uma vantagem somente para um grupo de cidadãos privilegiados, e começa a constituir parte integrante do estilo de vida para um número crescente de pessoas em todo o mundo (RUSCHMANN, 2003, p. 13). Para Coriolano (2006, p. 28) o crescimento da atividade turística pode ser justificado pelos seguintes aspectos sociais:

[...] necessidade do ócio e pela expansão do mercado, que acaba criando novas mercadorias e novas necessidades, direcionadas ao tempo livre e ao lazer. O turismo é uma forma moderna de lazer.

---

<sup>1</sup> Segundo a OMT (1995) “o entorno habitual de uma pessoa consiste em certa área que circunda sua residência mais todos aqueles lugares que visita frequentemente” (OMT, 2001, p. 38).

Porém, o grande desafio na atualidade, é fazer com que esse crescimento seja cuidadosamente planejado e ordenado. Segundo o Instituto de Hospitalidade (2004, p. 05), o desenvolvimento não controlado de um destino turístico pode acarretar o “esgotamento de seus recursos naturais, à descaracterização de seu patrimônio cultural e ao desequilíbrio social”. A consequência é a deteriorização da região, perda da sua atratividade e fuga dos turistas (INSTITUTO DE HOSPITALIDADE, 2004, p. 05).

Nessa preocupação a cerca do turismo massivo, cada vez mais crescente, realizado de forma não controlado e pouco planejado, surgem as primeiras diretrizes para o turismo sustentável:

O turismo sustentável surge como alternativa para quebrar esse ciclo e assegurar a viabilidade dos destinos e empreendimentos a longo prazo. Surge, também, como condição para que o turismo possa contribuir substancialmente para a promoção do desenvolvimento econômico e social, para a proteção do meio ambiente e da diversidade cultural (INSTITUTO DE HOSPITALIDADE, 2004, p. 05).

Para a OMT – Organização Mundial do Turismo (1999):

Turismo sustentável é a atividade que satisfaz as necessidades dos turistas e as necessidades socioeconômicas das regiões receptoras, enquanto a integridade cultural, a integridade dos ambientes naturais e a diversidade biológica são mantidas para o futuro.

Atualmente o Brasil vêm trabalhando o turismo responsável, isto é, “o turismo produtivo, do ponto de vista econômico, justo, do ponto de vista social e correto, do ponto de vista ambiental” (BRASIL, 2008, p. 46).

É nessa perspectiva que o turismo deve ser desenvolvido e planejado, pautado nas questões ambientais, econômicos, socioculturais e político-institucionais simultaneamente (BRASIL, 2008, p. 46), através da geração de emprego e renda e de forma que contribua para a “conservação e melhoria do entorno natural e cultural”, assim, o turismo pode se tornar uma das melhores vias para alcançar o bem-estar econômico e social (OMT, 2001, p. 32).

## 2.2 TURISMO EM ÁREAS NATURAIS: UMA NOVA PERSPECTIVA

Uma característica das viagens sempre foi a profunda interação com o meio ambiente. Essa relação é bastante estreita e indissociável, ou seja, é uma interação permanente (DIAS; AGUIAR, 2002, p. 45). Assim, se não planejado, pode ser irreversível para o ambiente.

Segundo Wearing e Neil (2001, p. 63) o resultado dessa interação entre homem e natureza reflete na pauta da opinião pública quando questões sobre a conservação da natureza é o foco principal das discussões. A devastação das florestas, a extinção das espécies, o aquecimento global e a crescente degradação do meio ambiente natural estimularam o apoio público à conservação. Não é por acaso que os interesses pelo segmento do turismo em áreas naturais tenham coincidido com essa preocupação mundial (WEARING; NEIL, 2001, p. 63).

Para Ruschmann (2003, p. 19) “a inter-relação entre o turismo e o meio ambiente é incontestável, uma vez que este último constitui a matéria-prima da atividade”. Porém, para a mesma autora, é necessário que essa relação encontre um ponto de equilíbrio, a fim de que a atratividade dos recursos naturais não seja a causa da sua degradação (RUSCHMANN, 2003, p. 20 - 27).

Nesse sentido, a mudança na forma de percepção do homem em relação ao meio ambiente se faz necessária e urgente. O homem deve entender que os atrativos naturais explorados pelo turismo podem ser apreciados sem serem esgotados e saturados através do respeito aos seus limites e capacidades.

Diante dessa nova preocupação frente às questões ambientais, o turismo em áreas naturais é considerado um dos segmentos do turismo com maior média de crescimento anual no cenário mundial. Segundo Kinker (2002, p. 08), esse segmento faz uso dos recursos naturais relativamente bem preservados, sejam, paisagens, águas, vegetação e vida silvestre. Dessa forma, “o ambiente natural se constitui na principal base de desenvolvimento e sustentação” do segmento (DIAS, 2005, p. 73). Para Beni (2001, p. 427) o turismo em áreas naturais pode ser entendido como o deslocamento de pessoas para espaços naturais motivadas pelo desejo/necessidade de usufruir da natureza, através da observação participante e interativa com o meio natural e com a preocupação da educação e conscientização ambiental (BENI, 2001, p. 427).

Sobre o crescimento desse segmento, Dias e Aguiar (2002, p. 47), explicam que ele teve início no século XIX, período esse que “acendeu” a curiosidade das pessoas de conhecerem a natureza, e para isso, organizavam muitas expedições com a participação de intelectuais, cientistas, pintores e aventureiros, para todas as partes do mundo, inclusive para o Brasil.

Para Ruschmann (2003, p. 14 e 21), esse crescimento continuou ocorrendo em virtude ao desgaste das atuais condições de vida nos grandes centros urbanos fazendo com que uma parcela crescente da população procurasse no seu tempo livre, as regiões com belezas naturais, como alternativa para a busca de tranquilidade, aventura e conhecimento dos locais visitados. Trata-se da “renovação do turismo” em contrapartida ao turismo de massa e predatório que ainda ocorre no mundo (RUSCHMANN, 2003, p. 21).

Nessa perspectiva de crescimento e do potencial de atrativos naturais, o Governo do Paraná, com o objetivo de instituir diretrizes para orientar ações desenvolvidas nesse segmento do turismo no Estado, publicou no ano de 2001, o documento intitulado “Diretrizes para o Turismo em Áreas Naturais no Estado do Paraná”, diretrizes essas que vão de encontro com os princípios da sustentabilidade ambiental, cultural, econômica e social, através do envolvimento do poder público e da iniciativa privada (2001, p. 03). Neste documento o turismo em áreas naturais é definido como:

[...] 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 e sociais, orientado por planejamentos participativos (GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ, 2001, p. 05).

Este mesmo documento, no intuito de melhor definir as atividades relacionadas dentro de um grande grupo, nomeadas Turismo em Áreas Naturais, subdividiu em cinco segmentos: ecoturismo, turismo de aventura, turismo rural, turismo histórico-cultural e turismo técnico-científico (GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ, 2001, p. 05).

## 2.3 ECOTURISMO: COMPROMISSO COM A CONSERVAÇÃO

Basicamente, as raízes do ecoturismo encontram-se na natureza e no turismo ao ar livre (WESTERN, 2002, p. 15). Para Ceballos-Lascuráin (2002, p. 25) os viajantes naturalistas existem há muito tempo, mas suas experiências foram tão poucas e isoladas que não causaram benefícios socioeconômicos expressivos para os locais visitados, e nem as atividades realizadas pareciam ter o intuito para a conservação de áreas naturais, de culturas locais ou de espécies em perigo de extinção. Western (2002, p. 15) afirma que os visitantes que há um século chegaram em massa aos parques nacionais americanos de Yellowstone (1872) e Yosemite (1890) são considerados os primeiros ecoturistas. Para Ceballos-Lascuráin, o desenvolvimento da atividade ecoturística se deu pelos seguintes aspectos:

Foi somente com o advento da viagem aérea a jato, com a enorme popularidade dos documentários televisivos sobre a natureza e sobre viagens e com o interesse crescente em questões ligadas à conservação e ao meio ambiente que o ecoturismo passou a ser verdadeiramente um fenômeno característico do final do século XX e, tudo leva a crer, do século XXI (Ceballos-Lascuráin, 2002, p. 25).

Já para a Funbio (2004, p. 18) a origem do ecoturismo é controversa, mas acredita que o termo *ecotourism* foi utilizado pela primeira vez em 1965 por W. Hetzer. Sabe-se que esse termo surgiu de *ecological tourism*, a partir do princípio de minimizar impactos ambientais. Para a Funbio (2004, p. 18) o desenvolvimento do segmento se deu pelos seguintes motivos:

O crescimento mundial da consciência ambiental, associado a insatisfação pela mesmice do turismo de massa, contribuiu para aumentar a demanda por experiências mais autênticas, baseadas na natureza e em aspectos culturais, tendo como destino países em desenvolvimento, possibilitando, ainda, uma alternativa econômica em relação a outras práticas, como a extração de madeira ou monocultura.

Também para Wearing e Neil (2001, p. 01) o ecoturismo surge como uma alternativa à crescente ameaça imposta pelo turismo de massa, tanto na cultura quanto ao meio ambiente, sendo que a ostentação inicial do ecoturismo recai sobre um turismo controlado (ou moderado), que tivesse impacto mínimo sobre os

ecossistemas naturais. Segundo Western (2002, p. 15 e 16), “o ecoturismo é mais do que uma pequena elite de amantes da natureza, trata-se de um amálgama de interesses que emergem de preocupações de ordem ambiental, econômica e social”.

No Brasil, somente na década de 1980, o ecoturismo é identificado como forma de possibilitar o desenvolvimento associado à conservação (FUNBIO, 2004, p. 18). Para o Ministério do Turismo (2008, p. 13), o ecoturismo surge como uma “proposta de contemplação e conservação da natureza”:

Os debates sobre a necessidade de conservação do meio ambiente por meio de técnicas sustentáveis atingem a atividade turística e inserem uma nova maneira de vivenciar e usufruir as paisagens rurais, as áreas florestadas, as regiões costeiras, entre outros ecossistemas que são vistos como possíveis para um modelo de turismo mais responsável (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2008, p. 13).

Por ser uma atividade reconhecida recentemente no país, quando envolve a discussão sobre o aspecto da teoria e da prática surge o principal problema a cerca do desenvolvimento do ecoturismo:

O ecoturismo praticado no Brasil é uma atividade ainda confusa, desordenada, e impulsionada, basicamente, pela oportunidade mercadológica, deixando, a rigor, de gerar os benefícios socioeconômicos e ambientais esperados e comprometendo, não raro, o conceito e a imagem do produto ecoturístico brasileiro nos mercados interno e externo (FUNBIO, 2004, p. 15).

Mas afinal, o que vem a ser o ecoturismo? O ecoturismo é um segmento recente dentro do turismo de natureza (KINKER, 2002, p. 09). A primeira definição formal é dada por Hector Ceballos-Lascuráin em 1987, onde identifica a atividade como uma forma de viagem na qual o ambiente natural é o principal objetivo:

Ecoturismo é viajar para áreas naturais conservadas e não perturbadas com o objetivo específico de estudar, admirar e desfrutar a paisagem e suas plantas e animais, assim como quaisquer outras manifestações culturais – passadas e presentes – nestas áreas encontradas (CEBALLOS-LASCURÁIN, apud FUNBIO, 2004, p. 18).

A OMT (2001, p. 130) conceitua esse tipo de turismo como aquele que “tem como base o meio ambiente e sua preservação, normalmente em áreas distantes,

onde o equilíbrio entre a vida animal e vegetal em relação à presença humana deve ser cuidadosamente sustentado”.

No Brasil, o Ministério do Meio Ambiente em conjunto com o Ministério da Indústria, Comércio e Turismo, por intermédio da Embratur, elaboraram no ano de 1994, o documento intitulado “Diretrizes para uma Política Nacional de Ecoturismo”, estabelecendo-se assim a definição da atividade:

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 (EMBRATUR/IBAMA, 1994).

Já no documento “Diretrizes para o Turismo em Áreas Naturais no Estado do Paraná” (2001, p. 14 a 19), as atividades consideradas como partes integrantes do ecoturismo são:

- Espeleoturismo: visita a cavernas com finalidade de apreciar o ambiente subterrâneo ou realizar atividade desportiva;
- Hiking: caminhadas curtas, de um dia, com retorno ao ponto de partida ou destino pré-destinado;
- Naturismo: “conjunto de práticas de vida ao ar livre em que é utilizado o nudismo como forma de desenvolvimento da saúde física e mental das pessoas de qualquer idade, através de sua plena integração com a natureza” (Projeto de lei nº 1.411, de 1996);
- Observação de fauna e flora: apreciação das espécies em seu habitat natural ou vestígios no caso de fauna;
- Trekking: caminhada com duração de mais de um dia, incluindo pernoites com acampamento no meio natural.

Apesar das diversas definições propostas, a essência do ecoturismo reside em 03 dimensões: “baseia-se na natureza; envolve informação e aprendizado ambiental e; gestão / operação sustentável” (FUNBIO, 2004, p. 18). Nesse sentido, o Ministério do Turismo (2008, p. 18) discorre:

O ecoturismo caracteriza-se pelo contato com ambientes naturais, pela realização de atividades que possam proporcionar a vivência e o conhecimento da natureza e pela proteção das áreas onde ocorre. Ou seja, assenta-se sobre o tripé interpretação, conservação e sustentabilidade. Assim, o Ecoturismo pode ser entendido como as atividades turísticas baseadas na relação sustentável com a natureza, comprometidas com a conservação e a educação ambiental.

### 2.3.1. O perfil do ecoturista

Conhecer o perfil dos ecoturistas e suas especificidades vêm no sentido de subsidiar o planejamento da área, assim, buscando controlar e influenciar o comportamento do turista, reduzindo ao mínimo seus impactos sobre a comunidade e o meio ambiente (WEARING; NEIL, 2001, p. 211).

Para o Ministério do Turismo (2008, p. 30), em razão das diferentes motivações e comportamento do ecoturista é difícil traçar um perfil único para esse tipo de visitante. No geral, os ecoturistas:

Querem ver, sentir, cheirar, tocar e comer o inusitado; lêem muito sobre o destino antes de planejar a viagem; anotam perguntas e querem respostas dos guias e do pessoal que os atendem; querem um tratamento personalizado e prezam pela segurança (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2008, p. 30).

Por essa especificidade, esse perfil de visitante está mais preocupado com a qualidade dos serviços prestados e nos equipamentos, do que com o custo da viagem, eles procuram “singularidade e autenticidade da experiência e com o estado de conservação do ambiente” (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2008, p. 31).

Wearing e Neil (2001, p. 196) separam em dois grupos as características para distinguir os ecoturistas. A primeira são as características demográficas, definida por meio de variáveis como idade, sexo, estágio de vida, profissão, renda e grau de instrução (dados quantitativos). E as características psicográficas, definidos sendo os valores, motivações e imagens preestabelecidas do ecoturista (dados qualitativos).

Os pesquisadores australianos Wearing e Neil (2001, p. 197) e o Ministério do Turismo (2008, p. 30 e 31), identificaram alguns elementos comuns que configuram o perfil desse tipo de turista. Quanto às características demográficas, os ecoturistas possuem a seguinte conformação:

Idade	Entre 25 e 50 anos.	20 aos 40 anos ou mais de 55 anos.
Sexo	--	Mesma porcentagem entre homens e mulheres.
Escolaridade	Nível superior.	Nível superior.
Profissão	Caráter liberal.	Setor terciário.
Renda Anual	Médio e alto poder aquisitivo.	US\$ 37.000 a US\$ 60.000
Procedência	Grandes centros urbanos.	Estados Unidos, Canadá, Alemanha, Suécia e Austrália.
Nº de pessoas no grupo	Costumam viajar sozinho ou em grupos pequenos.	Costumam viajar sozinhos, em dupla ou com parte da família.
Tempo de permanência	Média de 04 dias para nacional e 10 dias para internacional.	--
Despesas na viagem	--	Gastam mais na sua estadia do que o turista padrão.

**QUADRO 1 - O PERFIL DO ECOTURISTA – BRASIL E AUSTRÁLIA**  
**FONTES: MINISTÉRIO DO TURISMO (2008); WEARING E NEIL (2001).**

Quanto às características psicográficas, o Ministério do Turismo (2008, p. 31) identificou apenas o desejo dos ecoturistas de “contribuir para a conservação do meio ambiente”. Já para Wearing e Neil (2001, p. 197) identificaram o seguinte perfil:

- Posse de uma ética ambiental;
- Boa vontade em não degradar o recurso;
- Foco na motivação intrínseca, e não na extrínseca;
- Orientação biocêntrica em vez de antropocêntrica;
- Intenção de beneficiar a vida selvagem e o meio ambiente;
- Procura de uma experiência direta com o meio natural;
- Expectativa de educação e apreciação;
- Alta dimensão cognitiva e afetiva.

A soma das necessidades e a imagem que o ecoturista possui do destino, antes de empreender a viagem, resulta nas expectativas que ele pretende ver satisfeita. Ao entender essas motivações, a comunidade local terá melhor condição de satisfazer suas necessidades e expectativas, assim como a administração local do atrativo, poderá através do planejamento, maximizar a experiência vivida pelo visitante.

### 2.3.2. O ecoturismo e as Áreas Protegidas

Considerando que o ecoturismo faz uso de ambientes naturais extremamente sensíveis e muitas vezes protegidos por uma legislação ambiental específica, faz-se necessário a discussão entre duas premissas completamente opostas que tange o desenvolvimento de tal segmento: proteger *versus* uso:

O enfoque atual do debate a respeito do turismo em áreas de proteção é o prolongamento de uma longa polêmica, uma controvérsia que ocorre desde a concepção das áreas de proteção e reservas equivalentes. O imperativo para os defensores da conservação passou a ser como conservar, em vez de conservar ou não conservar. Desde modo, o ecoturismo, como estratégia de desenvolvimento sustentável, está cada vez mais se transformando em parte da filosofia política dos administradores de áreas de proteção e agências de conservação, sendo um meio de conquistar resultados práticos no esforço para proporcionar uma base para a proteção contínua dessas áreas (WEARING; NEIL, 2001, p. xix).

Dessa maneira, alguns autores defendem que o ecoturismo é um dos poucos exemplos de desenvolvimento sustentável que funciona, isto se deve não somente no apoio pela conservação das áreas naturais, assim como na geração de retorno econômico, ajuda a educar o público com relação a questões conservacionistas e cria uma aliança natural entre negócios e conservação, na defesa por um melhor manejo das áreas protegidas (DAVENPORT, et. al. 2002, p. 305).

Esse debate a cerca da utilização de parques nacionais como forma de desenvolver o turismo baseado na natureza é considerado por Son, Pigram e Rugendyke uma “forma menos predatória e mais benigna de turismo” (apud PEARCE, 2002, p. 16). Para Boo (2002, p. 34) o grande desafio é achar ponto em comum entre o ecoturismo, a conservação e o desenvolvimento, e encontrar maneiras de minimizar custos e maximizar benefícios.

No caso do Brasil, as Unidades de Conservação (UCs) possuem uma legislação específica, entrada em vigor no ano de 2000, denominada Sistema Nacional de Unidade de Conservação (SNUC), que tem como objetivo principal estabelecer “critérios e normas para a criação, implantação e gestão das unidades de conservação” (SNUC, art. 1º, 2000). Considera-se como Unidade de Conservação:

**Espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituído pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção (SNUC, art. 2º, 2000).**

Dentre os objetivos específicos do SNUC, existe um artigo que trata do desenvolvimento do turismo nessas Unidades de Conservação. Esse Sistema deverá “favorecer condições e promover a educação e interpretação ambiental, a recreação em contato com a natureza e o turismo ecológico” (SNUC, art. 4º, XII) e tem como uma das diretrizes, buscar:

**O apoio e a cooperação de organizações não-governamentais, de organizações privadas e pessoas físicas para o desenvolvimento de estudos, pesquisas científicas, práticas de educação ambiental, atividades de lazer e de turismo ecológico, monitoramento, manutenção e outras atividades de gestão das unidades de conservação (SNUC, art. 5º, IV).**

Porém, não são todas as Unidades de Conservação que permitem esse tipo de uso turístico e recreativo. Para isso, o SNUC divide as UC's em dois grandes grupos, cada um deles com características e objetivos específicos:

Unidades de Proteção Integral	Preservar a natureza, sendo admitido apenas o uso indireto dos seus recursos naturais, com exceção dos casos previstos na Lei.	Estação Ecológica; Reserva Biológica; Parque Nacional; Monumento Natural; Refúgio de Vida Silvestre.
Unidades de Uso Sustentável	Compatibilizar a conservação da natureza com o uso sustentável de parcela dos seus recursos naturais.	Área de Proteção Ambiental; Área de Relevante Interesse Ecológico; Floresta Nacional; Reserva Extrativista; Reserva de Fauna; Reserva de Desenvolvimento Sustentável; Reserva Particular do Patrimônio Natural.

**QUADRO 2 - GRUPOS DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO.**  
FONTE: SNUC (2000).

Dentre as categorias de Unidades de Conservação, aquelas que permitem algum tipo de uso público são:

Unidades de Proteção Integral	Estação Ecológica	Permitida a visitação apenas com objetivo educacional, de acordo com o Plano de Manejo ou regulamento específico.
	Reserva Biológica	Permitida a visita apenas com objetivo educacional, de acordo com regulamento específico.
	Parque Nacional	Permitida a visitação, sujeitas as normas e restrições estabelecidas no Plano de Manejo, as normas do órgão responsável por sua administração e as normas previstas em regulamento.
	Monumento Natural	Permitida a visitação, sujeitas as condições e restrições estabelecidas no Plano de Manejo, às normas do órgão responsável pela sua administração, às normas previstas em regulamento.
	Refúgio de Vida Silvestre	Permitida visitação, sujeitas as condições e restrições estabelecidas no Plano de Manejo, às normas do órgão responsável pela sua administração, às normas previstas em regulamento.
	Área de Proteção Ambiental	Nas áreas de domínio público, são definidas pelo órgão gestor.
	Área de Relevante Interesse Ecológico	Respeitados os limites constitucionais, podem ser estabelecidas normas e restrições para a utilização de uma propriedade privada localizada nesta categoria.
Unidades de Uso Sustentável	Floresta Nacional	Visitação permitida, condicionada as normas estabelecidas.
	Reserva Extrativista	Visitação permitida compatível com os interesses locais e de acordo com o disposto Plano de Manejo.
	Reserva de Fauna	A visitação permitida compatível com o manejo e de acordo com as normas definidas pelo órgão responsável por sua administração.
	Reserva de Desenvolvimento Sustentável	Permitida a visitação desde que compatível com os interesses locais e de acordo com o dispositivo no Plano de Manejo.
	Reserva Particular do Patrimônio Natural	É permitida a visitação com objetivos educacionais, recreativos e turísticos, conforme no regulamento.

**QUADRO 3 - CATEGORIAS DE MANEJO E TIPO DE USO PÚBLICO.**

FONTE: SNUC (2000).

Dessa maneira, o desafio é o equilíbrio entre essas tendências de uso, estabelecendo na prática metodologias e instrumentos para o incremento educacional, sistemas de controle e monitoramento, minimizando os impactos advindos dos processos de uso público, propiciando a conservação da natureza integrada ao turismo, lazer, interpretação da natureza e suporte para os aspectos sócio-econômicos e culturais envolvidos.

### 2.3.3. Reflexos do Ecoturismo: impactos e benefícios

O ecoturismo, assim como todos os outros segmentos do turismo podem causar impactos positivos ou negativos para o atrativo e seu entorno, seja nos aspectos ambientais, econômicos e/ou sócio-culturais. Conhecer os “impactos potenciais ou reais” que a atividade turística pode causar é considerado um ponto-chave para as tomadas de decisões (PEARCE, 2002, p. 16).

Mas qual o significado da palavra impacto? Segundo Brasil (2008, p. 63) entende impacto como aquele que “ocorre quando uma ação ou um conjunto de ações incide sobre determinado aspecto no ambiente, originando uma transformação em seu comportamento ao longo do tempo”. E complementa:

Os impactos que o turismo pode gerar ao ambiente referem-se a um conjunto de modificações ou a uma seqüência de eventos provocados pelo desenvolvimento da atividade nas localidades receptoras. Resultam de um processo e não constituem eventos pontuais (BRASIL, 2008, p. 63).

Deve-se considerar que a qualidade de um destino turístico é avaliada baseada na originalidade de suas atrações ambientais e no bem-estar que elas provocam aos visitantes (RUSCHMANN, 2003, p. 16).

O lado negativo do ecoturismo se dá quando “suscita expectativas e provoca o risco do turismo predatório, ou seja, um número grande de visitantes é atraído a um lugar recentemente descoberto, para depois de tempo abandoná-lo, já deteriorado” (WESTERN, 2002, p. 19).

Segundo Davenport, Brockelman, et. al. (2002, p. 305) esses impactos proporcionados pelo uso público podem ser avaliados da seguinte forma:

[...] pela disponibilidade de facilidades (tanto dentro como fora dos parques) assim como por políticas e regulamentos da unidade de conservação e do país. Então, assegurar que a visitação esteja compatibilizada com a conservação da biodiversidade é, em parte, responsabilidade dos administradores dos parques, por intermédio das políticas que governam o seu uso público e, em parte, uma função da sociedade como um todo.

O desenvolvimento do turismo gera uma série de benefícios e contribuições à qualidade de vida da sua comunidade, mas esse turismo também não acontece livre de impactos negativos no seu desenvolvimento. No quadro abaixo estão relacionados os principais benefícios e desvantagens econômicas, sociais e ambientais que a atividade turística pode gerar no meio que se encontra:

<b>BENEFÍCIOS DO TURISMO</b>	<b>DESVANTAGENS DO TURISMO</b>
<b>BENEFÍCIOS ECONÔMICOS</b>	<b>DESVANTAGENS ECONÔMICAS</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ajuda a diversificar e estabilizar a economia local. Também pode ajudar a trazer outras atividades econômicas para a comunidade.</li> <li>▪ Geração de impostos e traz dinheiro novo para a comunidade.</li> <li>▪ Geração de empregos e oportunidades comerciais.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Necessidade de custos operacionais para pesquisa, promoção, etc.</li> <li>▪ Utilização de serviços públicos que são mantidos pelos contribuintes locais, excedendo seus custos.</li> <li>▪ Pode exigir o treinamento de empregados, proprietários e a educação da população local.</li> <li>▪ Pode gerar fuga de capitais.</li> </ul>
<b>BENEFÍCIOS SOCIAIS</b>	<b>DESVANTAGENS SOCIAIS</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ O dinheiro gerado pelo turismo ajuda a financiar serviços e estabelecimentos públicos que a comunidade talvez não tivesse condições de financiar;</li> <li>▪ Incentiva a participação cívica e o orgulho pela comunidade e suas manifestações culturais.</li> <li>▪ Proporciona o resgate e o intercâmbio cultural.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pode atrair visitantes com comportamento conflitante com o da comunidade e seus padrões culturais.</li> <li>▪ Pode criar tumulto, poluição em vários níveis e congestionamento.</li> <li>▪ Pode aumentar os índices de criminalidade e marginalidade.</li> <li>▪ Geração de conflito entre os que querem e os que são contra o seu desenvolvimento.</li> </ul>
<b>BENEFÍCIOS AMBIENTAIS</b>	<b>DESVANTAGENS AMBIENTAIS</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pode incentivar a preservação de recursos naturais, culturais e históricos.</li> <li>▪ Pode estimular a revitalização e embelezamento paisagístico da cidade ou vila.</li> <li>▪ Pode contribuir para a sustentabilidade de áreas protegidas.</li> <li>▪ O turismo educa para a conservação da natureza.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ O turismo desordenado ou sem critérios pode degradar a qualidade de importantes recursos naturais e históricos.</li> <li>▪ Lixo, barulho e poluição do ar podem aumentar com o turismo.</li> <li>▪ O sucesso econômico do turismo pode levar a maior pressão sobre os recursos naturais.</li> </ul>

**QUADRO 4 - BENEFÍCIOS E DESVANTAGENS DO TURISMO.**

Fonte: WWF, 2003, p. 38.

Eagles e colaboradores (2002, apud, TAKAHASHI, 2004, p. 16) apresentam os possíveis riscos ambientais que o turismo pode causar aos recursos naturais:

<b>ELEMENTOS</b>	<b>EXEMPLO DE RISCO DAS ATIVIDADES TURÍSTICAS</b>
<b>Paisagem</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A construção de acomodações, centro de visitantes e outras infra-estruturas de serviços têm um impacto direto sobre o ambiente, mediante a remoção de vegetação, distúrbios provocados à fauna, impacto sobre a drenagem, etc.</li> </ul>
<b>Água</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aumenta a demanda por água de boa qualidade;</li> <li>▪ Lançamento de água servida e lixo nos rios, lagos e oceanos;</li> <li>▪ Lançamento de óleo e gasolina de barcos e navios; e</li> <li>▪ Botes e lanches podem afetar certas espécies de plantas aquáticas.</li> </ul>
<b>Ar</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Transporte motorizado pode causar poluição (avião, trem, navio ou carros).</li> </ul>
<b>Fauna</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Caça e pesca podem mudar a dinâmica da população;</li> <li>▪ Caçadores e pescadores podem introduzir espécies;</li> <li>▪ Impactos ocorrem sobre insetos e pequenos invertebrados;</li> <li>▪ Distúrbios podem ser de diferentes tipos: barulho, visual ou comportamento;</li> <li>▪ Mamíferos marinhos podem ser feridos ou mortos pelo impacto das hélices dos botes e lanchas.</li> </ul>
<b>Solo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Compactação do solo em áreas de uso intensivo;</li> <li>▪ Remoção e erosão do solo.</li> </ul>
<b>Vegetação</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A vegetação ao redor de locais de uso intensivo é danificada;</li> <li>▪ O fogo pode alterar a vegetação; e</li> <li>▪ O sistema de transporte pode alterar a vegetação (plantas daninhas, espécies exóticas e perturbações na fauna).</li> </ul>

**QUADRO 5 - RISCOS AMBIENTAIS DO TURISMO.**

FONTES: EAGLES E COLABORADORES (2002, apud, TAKAHASHI, 2004, p. 16).

O resultado do grande fluxo de visitantes nesse tipo de ambiente sensível, faz com que o planejamento, tanto do espaço físico, assim como dos equipamentos e das atividades ofertadas, se apresente como uma ferramenta fundamental para a minimização dos impactos sobre os meios visitados e para manter a atratividade dos recursos para as futuras gerações (RUSCHMANN, 2003, p. 09).

## 2.4 PLANEJAMENTO TURÍSTICO EM ÁREAS NATURAIS

Para Takahashi (2004, p. 17) a preocupação com “o planejamento e manejo das atividades de uso público em Unidades de Conservação é recente no Brasil”. Pesquisadores e administradores destas áreas enfrentam atualmente um grande desafio: como atender a demanda sem que ocorra a degradação?

Brasil (2008, p. 46) afirma que a sustentabilidade do turismo depende fundamentalmente de planejamento e da maneira como se trabalham os princípios que a sustentam: ambiental, econômico, sociocultural e político-institucional.

Sabe-se que o desenvolvimento do turismo pode proporcionar importantes benefícios para a região e seus moradores. Para que alcance o sucesso, o turismo deve ser planejado e efetuado para “melhorar a qualidade de vida dos residentes e para proteger o entorno local, natural e cultural” (OMT, 2001, p. 246).

No caso do turismo em áreas naturais, os recursos naturais são essenciais para o desenvolvimento da atividade, portanto, “a conservação de áreas naturais e o manejo de recursos sustentáveis são essenciais para o planejamento, o desenvolvimento e o gerenciamento do ecoturismo” (WEARING; NEIL, 2001, p. 08). Os mesmos autores complementam que esse planejamento deve-se basear nas limitações dos recursos:

Já que as oportunidades para sua prática se perderão se o poder de recuperação e a capacidade de suas comunidades de absorver os impactos forem superados ou se a biodiversidade ou a aparência física forem alteradas de modo significativo (WEARING; NEIL, 2001, p. 09).

Dessa forma, o planejamento turístico tem como objetivo principal evitar o desequilíbrio ou desperdício dos recursos, e assim, ajudar a preservar as vantagens econômicas, sociais, e ambientais e a diminuir os custos (OMT, 2001, p. 177). Segundo Ruschmann (2003, p. 09) o objetivo do planejamento turístico é:

Ordenar as ações do homem sobre o território e ocupar-se em direcionar a construção de equipamentos e facilidades de forma adequada evitando, dessa forma, os efeitos negativos nos recursos, que os destroem ou reduzem sua atratividade.

Para Ceballos-Lascuráin (apud LINDBERG; HAWKINS, 2002, p. 26), esse ordenamento requer uma “abordagem multidisciplinar, um planejamento cuidadoso (tanto físico como gerencial) e diretrizes e regulamentos rígidos, que garantam um funcionamento estável”. Deve-se ter em mente que o desenvolvimento do ecoturismo não depende apenas da quantidade ou da qualidade dos recursos naturais:

É preciso que esses recursos sejam desenvolvidos para se tornarem atrativos turísticos e que, no seu entorno, se encontrem infra-estrutura turística e infra-estrutura básica urbana, porque tal atrativo, por mais remota que seja a sua localização, pertence a algum município que poderá servir de base aos turistas (KINKER, 2002, p. 10).

Nesse sentido, para poder alcançar o sucesso, é necessário planejar a atividade em um contexto integrado local e regional, não somente com o apoio dos poderes públicos municipal, estadual ou federal, mas também com todos os atores interessados: comunidades locais, organizações não-governamentais e iniciativa privada (KINKER, 2002, p. 10).

Nessa mesma idéia o Conselho Brasileiro para o Turismo Sustentável, propõe sete princípios técnicos no que se refere à operacionalização do desenvolvimento sustentável na atividade turística (BRASIL, 2008, p. 45-46). São eles:

- Respeitar a legislação vigente;
- Garantir os direitos das populações locais;
- Conservar o meio ambiente natural e sua diversidade;
- Considerar o patrimônio cultural e os valores locais;
- Estimular o desenvolvimento social e econômico dos destinos turísticos;
- Garantir a qualidade dos produtos, processos e atitudes;
- Estabelecer o planejamento e a gestão responsáveis.

#### 2.4.1. Instrumentos do planejamento turístico

Algumas metodologias são utilizadas como forma de auxiliar e subsidiar o planejamento de um produto/destino turístico. Segundo Ruschmann (2001, p. 38) essas ferramentas são consideradas de grande importância para desenvolver um turismo equilibrado, servindo como instrumento contra o crescimento desordenado de turistas, minimizando os danos ambientais causados e mantendo a atratividade dos recursos turísticos, assim, contribuindo para que a atividade turística continue a se desenvolver, sem prejudicar suas próprias fontes de existência.

Na presente pesquisa será detalhada aquelas metodologias utilizadas para atingir o objetivo proposto: análise situacional (interna e externa) e o ciclo de vida de um destino turístico, proposto por Butler (1980), para o Caminho do Itupava.

### 2.4.1.1. Análise Situacional e Análise SWOT (DAFO)

Os destinos turísticos, assim como as empresas turísticas, estão suscetíveis atravessar por diversos tipos de mudanças – concorrência, tecnologia, sociedade, economia, mercado, segmento – que dificultam permanecerem na sua posição atual (BIGNÉ; FONT; ANDREU, 2000, p. 307).

Assim, o processo de planejamento requer uma análise situacional, englobando tanto o nível externo como o nível interno. O primeiro inclui uma análise de mercado, da concorrência, do segmento e do entorno. Já o segundo, faz referência à análise dos recursos do destino, assim como, a análise dos agentes envolvidos (setor público, privado, ONGs, etc.). A partir da análise externa poderá identificar as oportunidades e ameaças, ao mesmo tempo em que o interno, permitirá definir os pontos fortes e fracos do destino (BIGNÉ; FONT; ANDREU, 2000, p. 308).

Assim, é necessário que o destino turístico prepare-se diante dessas pressões. Como consequência da influência dos fatores externos, se o produto turístico não se atualiza mediante a análise das tendências do mercado, as preferências dos consumidores e a análise de concorrência, a área turística seguirá a evolução do ciclo de vida do destino proposto por Butler (BIGNÉ; FONT; ANDREU, 2000, p. 308). Para Machín (1997, p. 81) o principal objetivo da análise externa é responder as perguntas: o que está ocorrendo e o que pode ocorrer no cenário externo? De que maneira isso pode afetar o meu negócio?

Por outro lado, os destinos turísticos devem realizar uma análise interna, identificando e avaliando seus recursos turísticos com o fim de assegurar que o destino como um todo, oferece uma combinação atrativa de produtos a seu mercado-alvo (BIGNÉ; FONT; ANDREU, 2000, p. 308). O principal objetivo desta análise é responder as perguntas: onde estamos? Como estamos competindo? (MACHÍN, 1997, p. 81).

A análise situacional (análise interna e externa) constitui um elemento chave no planejamento do destino turístico. Uma forma habitual de apresentar a análise é mediante a técnica DAFO (SWOT), ela se baseia em analisar as ameaças e oportunidades da análise externa que afetam o destino, assim como a análise dos pontos fracos e fortes da análise interna (BIGNÉ; FONT; ANDREU, 2000, p. 308).

Assim, entende-se por matriz DAFO, a estrutura conceitual para análise sistemática, que facilita a comparação das ameaças (A) e oportunidades (O) externas com as forças (F) e deficiências (D) internas de uma organização (BIGNÉ; FONT; ANDREU, 2000, p. 357). Esta análise esclarece o tipo de situação em que se encontra o destino e ao mesmo tempo, indica algumas das ações mais lógicas que devem levar em consideração.

#### 2.4.1.2. Ciclo de vida das destinações turísticas

Para Bigné, Font, Andreu (2000, p. 466), a hipótese básica do ciclo de vida dos destinos turísticos considera que o destino turístico, definido como um conjunto de produtos, se desenvolve de forma semelhante ao ciclo de vida do produto. As mudanças políticas e econômicas, e em especial, a de âmbito social e tecnológico, implica em mudanças nos produtos que a sociedade deseja comprar. Ou seja, um certo grau das compras depende dos estilos de vida e da moda (BIGNÉ; FONT; ANDREU, 2000, p. 466).

Apesar de que os gostos se transformam, os lugares não podem se transformar na mesma velocidade. Além disso, no turismo, em especial, é uma atividade muito afetada por fatores externos que fogem do controle dos gestores (MACHÍN, 1997, p. 44). Por estas razões, os destinos turísticos inevitavelmente estarão ligados a uma determinada expectativa de vida (BIGNÉ; FONT; ANDREU, 2000, p. 466). Assim, para Butler (1980), as áreas turísticas são dinâmicas e evoluem com o tempo (apud, PEARCE, 2003, p. 47).

#### Origem e objetivo:

O conceito de ciclo de vida de um produto é utilizado como metodologia na área do marketing para analisar a situação de um produto no mercado e para valorar sua viabilidade e competitividade de acordo com mudanças do mercado consumidor (MACHÍN, 1997, p. 43).

Baseando-se nesse conceito, em 1980, R.W. Butler elaborou o conceito de ciclo de vida de destinações turísticas, e aplicou-o para análise do crescimento ao declínio dos equipamentos turísticos e das regiões nas quais estes se localizavam

(RUSCHMANN, 1997, p. 102). Para Pearce (2003, p. 47) trata-se de uma “hipotética seqüência evolucionária em seis estágios”.

Vários estudos realizados por outros pesquisadores que se basearam no modelo de Butler demonstraram a sua validade na análise da evolução de destinações turísticas (RUSCHMANN, 1997, p. 102). Assim como, surgiram vários outros modelos e/ou adaptações daquele proposto por Butler, porém “compõe um quadro analítico que pode e deve ser adaptado à realidade brasileira, mesmo sendo reinterpretado e reconstruído” (DIAS, 2003, p. 89).

Dessa maneira, a importância da análise do ciclo de vida de um destino ou equipamento turístico se justifica na sua utilização como instrumento do planejamento turístico, através da determinação da fase em que se encontra a localidade em estudo, e nas medidas cabíveis para direcionar seu desenvolvimento (RUSCHMANN, 1997, p. 103).

Para Coelho (2007, p. 03), o conceito do ciclo de vida de um destino turístico, admite um conjunto variado de decisões de planejamento e conseqüente investimento e de preocupações de sustentabilidade:

Quando Butler (1980) sugeriu que um destino turístico, à semelhança de um produto, passa por fases evolutivas, [...], fê-lo consciente da importância da definição dessas fases enquanto ferramenta mental de apoio à tomada de decisão para o futuro e da compreensão do passado, de modo a se evitarem erros já ocorridos (COELHO, 2007, p. 03).

Segundo Dias (2003, p. 89), o modelo de Butler (1980), se analisado num contexto de adaptação crítica das suas propostas, pode “contribuir para o planejamento turístico de um destino”. A mesma opinião tem Pearce (2003, p. 48): “[...] operacionalizar o ciclo de vida da área do turista é, nesses termos, essencial, [...], se for o caso de ele ser utilizado como ferramenta de gerenciamento ou planejamento”. Saber em que fase o destino turístico encontra-se permitirá focar melhor a fixação de estratégias e tomadas de decisões (MACHÍN, 1997, p. 43).

Assim sendo, depois de identificado o posicionamento da localidade dentro do ciclo proposto por Butler, pode-se estabelecer estratégias mercadológicas para prolongar ao máximo o interesse e o tempo de existência como localidade de interesse turístico (ROSE, 2002, p. 79).

## Fases do ciclo de vida de um destino turístico

O modelo proposto por Butler (1980) é baseado no número de turistas incrementado a uma determinada área a um certo tempo decorrido para este incremento (FILHO, 2006, p. 77). Assim, Butler estabelece que o ciclo de vida de um produto turístico compreende as seguintes fases (ver FIGURA 02): (1) exploração, (2) investimento (ou envolvimento), (3) desenvolvimento, (4) consolidação, (5) estagnação e (6) declínio ou (7) rejuvenescimento (RUSCHMANN, 1997, p. 102 e 103).

Para Bigné, Font, Andreu (2000, p. 466), em alguns estudos se destacam quatro etapas no ciclo de vida do destino (introdução, crescimento, maturidade e declínio), outros em cinco (desenvolvimento, introdução, crescimento, maturidade e declínio) e outros em seis (exploração, envolvimento, desenvolvimento, consolidação e estagnação).

Em resumo, a premissa básica destes estudos é que o destino inicialmente é visitado por um baixo número de turistas; atravessa uma fase de crescimento, caracterizado pelo aumento de visitantes, chegando a consolidação e posteriormente, chega a uma situação crítica, podendo entrar em declínio ou rejuvenescimento dependendo dos planos de desenvolvimento propostos (BIGNÉ; FONT; ANDREU, 2000, p. 466; FILHO, 2006, p. 77).

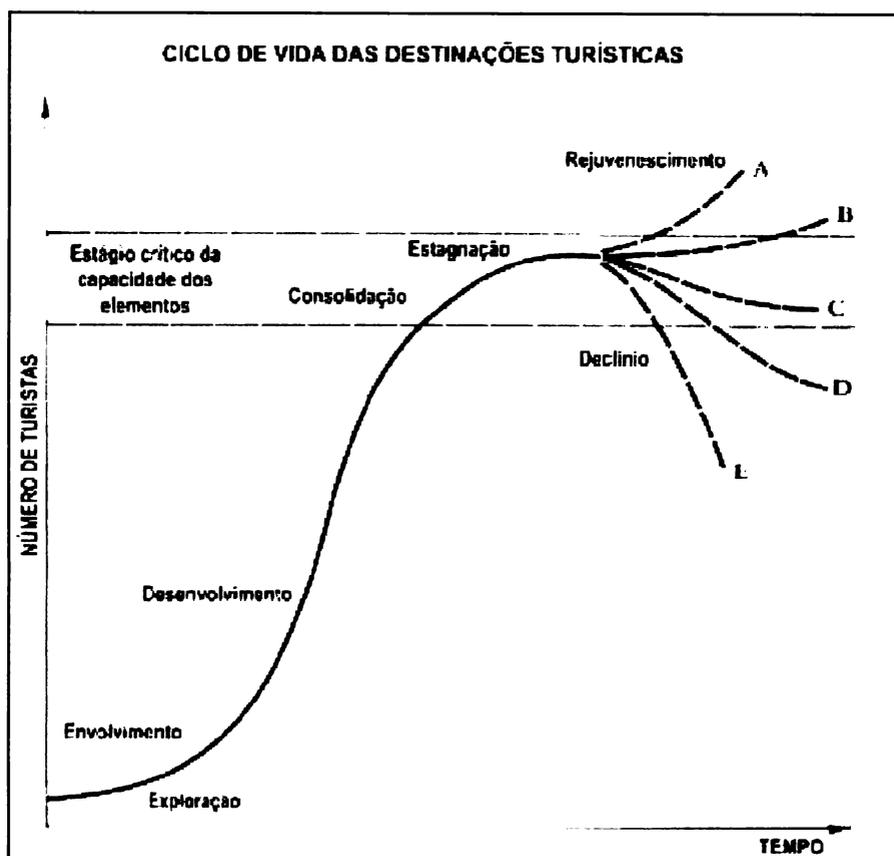


FIGURA 2 - CICLO DE VIDA DAS DESTINAÇÕES TURÍSTICAS  
 FONTE: BUTLER, 1980.

Com a finalidade de analisar os elementos chaves de cada uma das etapas, é interessante analisar as características das etapas propostas por Butler (1980), destacando as mudanças entre as mesmas:

#### (1) Exploração: etapa do descobrimento

Essa fase tem como princípio básico o descobrimento e a exploração de um destino turístico por um número pequeno de visitantes "aventureiros" (DIAS, 2003, p. 90; BIGNÉ, FONT, ANDREU; 2000, p. 466), turistas esses que buscam um caráter mais autêntico do lugar e aceitam as condições locais oferecidas, já que a localidade começa a receber os turistas de forma não planejada (BIGNÉ, FONT, ANDREU; 2000, p. 466). As principais características dessa fase estão elencadas a seguir:

- A localidade oferece poucas facilidades: não estão disponíveis (ou são mínimas) as instalações ou acomodações turísticas;
- Os visitantes aceitam as condições locais oferecidas;
- A produção local atende as necessidades dos habitantes e dos eventuais visitantes;

- O gasto do visitante se dirige diretamente a economia local;
- O contato entre comunidade e turistas é mutuamente satisfatório;
- Não ocorre perturbação na sociedade local;
- O sistema econômico local não sofre alterações;
- Os impactos gerados são pequenos;
- Há conscientização dos visitantes dos benefícios do turismo entre os residentes;
- As reações entre os locais são espontâneas;
- Produção de mudanças no entorno (políticos, econômicos, sociais, tecnológicos) que provocam a emergência de um novo produto.

**QUADRO 6 - CARACTERÍSTICAS DA FASE DE EXPLORAÇÃO.**

FONTE: BASEADO EM BIGNÉ, FONT, ANDREU (2000); DIAS (2003); RUSCHMANN (1997).

**(2) Investimento (ou envolvimento): etapa da valorização social**

Passando pela fase da exploração, a próxima fase é do investimento ou envolvimento, etapa essa cuja principal premissa é a valorização social (DIAS, 2003, p. 91), onde há o envolvimento direto dos agentes locais em prestar serviços aos turistas (BIGNÉ; FONT; ANDREU, 2000, p. 467), estimulada pelo aumento do fluxo turístico, principalmente no que tange aos benefícios que esse crescimento pode proporcionar, sobretudo, o financeiro. As principais características dessa etapa são:

- Início do processo de envolvimento da comunidade com os visitantes;
- Iniciativas locais para a construção de instalações e acomodações;
- O desenvolvimento é lento em razão dos limitados recursos sociais e financeiros;
- O destino permanece nas mãos da população local;
- Os visitantes “aventureiros” são substituídos pelos exploradores;
- A intensidade do fluxo turístico e sua taxa de crescimento são ainda manejáveis;
- O relacionamento entre a comunidade e os hóspedes, embora um pouco mais formalizado, é ainda pessoal;
- Os benefícios econômicos podem ser grandes;
- Os residentes começam a oferecer serviços para os turistas, e com eles, estimulam um incremento na demanda ao facilitar a chegada dos turistas;
- O produto oferecido inicialmente, que parecia ser bastante básico em termos de variedade e seleção, aumentará para satisfazer os diversos gostos;
- Desenvolvimento físico da localidade (construção ou atualização de aeroportos, vias de acesso e áreas turísticas).

**QUADRO 7 - CARACTERÍSTICAS DA FASE DE INVESTIMENTO.**

FONTE: BASEADO EM BIGNÉ, FONT, ANDREU (2000); DIAS (2003).

**(3) Desenvolvimento: etapa de crescimento**

A fase de desenvolvimento, caracterizada por Dias (2003, 1997, p. 103) como a etapa de crescimento e de investidores, é aquela em que o local “decola como destino turístico”. Segundo Bigné, Font, Andreu (2000, p. 468) é o período com a

taxa de crescimento mais alta, desde o ponto de vista da demanda como da oferta. No entanto, a participação e o controle dos equipamentos pela população local caem rapidamente e dão lugar às facilidades criadas por organizações externas, que estimulam o crescimento do número de visitantes (RUSCHMANN, 1997, p. 103). Outras características dessa etapa:

- A população local percebe as oportunidades para um avanço e crescimento da indústria turística;
- Não há conhecimento e investimento suficiente de capital disponível na região para captar plenamente as oportunidades;

**QUADRO 8 - CARACTERÍSTICAS DA FASE DE CRESCIMENTO.**  
**FONTE: BASEADO EM DIAS (2003).**

#### (4) Consolidação: etapa dos altos benefícios

Segundo Bogné, Font, Andreu (2000, p. 468) esta etapa tem início após um significativo período de crescimento. Ou seja, o produto turístico estará mais acessível ao uso público, devido ao maior desenvolvimento e adaptação das zonas turísticas às necessidades do turista. O produto turístico alcançará grandes níveis de vendas e esta etapa será uma fase de altos benefícios (BIGNÉ; FONT; ANDREU, 2000, p. 468). Já para Ruschmann (1997, p. 103), essa fase se caracteriza pelo domínio de empresas e serviços multinacionais, cuja participação ajuda a controlar os custos e a manter a competitividade do local diante de outras destinações.

Assim, o tipo de turista inicial – o explorador – procurará outros destinos “inexplorados” e nessa fase, ele será substituído por aquele tipo de turista que se “sentem cômodos quando vão de forma massiva” (BIGNÉ; FONT; ANDREU, 2000, p. 468).

#### (5) Saturação / estagnação: etapa crítica

Para Bogné, Font, Andreu (2000, p. 468 e 469), esta é a etapa mais crítica porque a partir deste momento exige grande dúvida sobre o futuro do destino turístico.

O auge da demanda é alcançado nessa fase e, a partir daí, a destinação possui a tendência de começar a decair na preferência dos turistas (RUSCHMANN, 1997, p. 103). E assim, na luta pela sobrevivência, por meio da “quantidade de

turistas que precisam lotar os equipamentos, os preços baixam e passam a atrair uma demanda de menor poder aquisitivo” (RUSCHMANN, 1997, p. 103). E o resultado dessa situação é o desgaste econômico, social e ambiental da localidade:

Os equipamentos físicos começam a se degradar e as atrações criadas para o atendimento dos turistas nas fases de desenvolvimento e de consolidação envelhecem, saem de moda e perdem a atratividade. O ambiente natural, que antes era o ponto de maior atração, deteriora-se pelo mau uso da paisagem na construção de hotéis e de outros equipamentos, e o número de visitantes excede os limites da capacidade de carga (RUSCHMANN, 1997, p. 103- 104).

#### (6) Declínio

Se existe queda prolongada do fluxo de visitantes, dos gastos ou de pernoite numa destinação turística, e se ela afeta a lucratividade do equipamento e a vida da comunidade, é preciso admitir que o estágio dessa área na curva do ciclo de vida é o declínio. Por mais discutíveis que sejam os padrões ou critérios para sua determinação, as medidas a tomar são necessariamente aquelas que revertam essa queda e que direcionem a curva no sentido do “rejuvenescimento” (RUSCHMANN, 1997, p. 106).

Já para Bogné, Font, Andreu, (2000, p. 469 - 471) após a fase de estagnação surge o período de pós-estagnação, com três possíveis alternativas:

- Estabilização: existe uma intenção de manter o número de visitantes. As pressões exercidas sobre o entorno, a sociedade e a economia local necessitam ser restauradas através de um bom planejamento dirigido pelas autoridades públicas. O produto turístico não sofre mudanças significantes;
- Rejuvenescimento: o objetivo principal é manter o número de visitantes, e isto somente pode ser feito através de mudanças na formatação do produto turístico;
- Declínio: neste caso, não se consegue o incremento ou a manutenção do número de turistas. A infra-estrutura que havia sido criada para atender e satisfazer as necessidades dos turistas deve ser repensado. Nessa fase, a oferta é muito maior que a procura. Assim, o volume de vendas diminuirá, o destino terá que reduzir preços para manter a cota de mercado, ou seja, haverá menos incentivos para investir.

Segundo Ruschmann (1997, p. 104), geralmente, estabelece-se em 20 anos o período de apogeu de destinações turísticas, porém o declínio não é inevitável, uma vez que elas poderão ser revitalizadas ou rejuvenescidas pelo planejamento, alterando o produto e/ou buscando novos mercados alvos.

Para a mesma autora, o resultado final só poderá ser avaliado depois de alguns anos, após novos dados estatísticos estiverem à disposição dos planejadores (RUSCHMANN, 1997, p. 108). Para Coelho (2007, p. 03) o principal ponto negativo da metodologia de Butler (1980) se dá através da ausência de indicadores precisos, faz com que, aquando da compreensão do destino, frequentemente encontra-se características de várias fases que ocorrem simultaneamente, assim, dificultando ou diminuindo a utilidade desta ferramenta de apoio ao planejamento e a sustentabilidade, sendo em parte estas razões, causadora de críticas (COELHO, 2007, p. 03). Mesmo assim, a utilização do conceito de ciclo de vida apresenta-se como um instrumento importante para avaliar a evolução de destinações e produtos turísticos (RUSCHMANN, 1997, p. 108). As medidas para reverter situações de desgaste dependem do interesse dos governos em financiar e do interesse da iniciativa privada em investir num turismo de qualidade (RUSCHMANN, 1997, p. 108).

### 3 METODOLOGIA DA PESQUISA

Segundo Denker (1998, p. 20) a pesquisa tem como objetivo a “busca de conhecimento para compreender a realidade”, assim, entende-se por metodologia “o caminho do pensamento e a prática exercida” na abordagem dessa realidade (MINAYO, 1994, p. 16). Para Minayo (1994, p. 16), a teoria (a primeira etapa da pesquisa) e a metodologia caminham juntas. E complementa: a metodologia, enquanto “conjunto de técnicas”, deve dispor de um “instrumental claro, coerente, elaborado, capaz de encaminhar os impasses teóricos para o desafio da prática” (MINAYO, 1994, p. 16).

Tomando a teoria para a aplicação prática, como o objetivo da presente pesquisa é analisar o posicionamento do destino Caminho do Itupava, de acordo com a teoria do ciclo de vida do destino turístico de Butler (1980), frente às relações existentes no cenário macro e micro situacional, a metodologia aplicada trata-se de uma pesquisa qualitativa de cunho descritivo-exploratório, na forma de um estudo de caso, onde se utiliza do levantamento bibliográfico e documental para a coleta de dados secundários.

Esse capítulo descreverá com detalhes a metodologia empregada e as ferramentas utilizadas para atingir o objetivo proposto.

#### 3.1 TIPO DE PESQUISA: PESQUISA QUALITATIVA

Em virtude do aprofundamento que deseja obter na presente pesquisa e no atendimento do objetivo da mesma, ela trata-se de uma pesquisa qualitativa. Para Denker (1998, p. 97) esse tipo de pesquisa se dá através da “observação dos fenômenos sociais, feita de maneira intensiva, a qual implica a participação do pesquisador no universo da ocorrência desses fenômenos”.

A pesquisa qualitativa é indicada nos casos onde a teoria não é suficiente para solucionar o problema e faz com que o pesquisador necessite buscar em campo as variáveis que serão consideradas na análise (DENCKER, 1998, p. 98). Nesse sentido, “o processo de coleta e interpretação dos dados é feito de modo interativo durante todo o processo de investigação” (DENCKER, 1998, p. 102). Para

Minayo (1994, p. 21 e 22) esse tipo de pesquisa vem a responder questões particulares, numa abordagem mais aprofundada:

[...] ela se preocupa com um nível de realidade que não pode ser quantificado. Ou seja, ela trabalha com o universo de significados, motivações, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis (1994, p.21).

Assim, busca-se através dessa pesquisa entender os motivos para que tal situação aconteça, ou seja, entender como o Caminho do Itupava se posiciona nesse cenário situacional com base em bibliografias e documentos.

### 3.2 PESQUISA DESCRITIVA-EXPLORATÓRIA

De acordo com os objetivos propostos, as pesquisas podem ser classificadas como exploratória, descritiva ou experimental, podendo-se utilizar mais de uma forma na mesma metodologia (Gil, 1991, p. 45).

A presente pesquisa caracteriza-se por apresentar caráter descritivo e exploratório na sua investigação, marcados por dois momentos bastante claros, porém complementares e intrínsecos.

Para Gil (1991, p. 46) a pesquisa descritiva tem como principal objetivo a “descrição das características de determinada população ou fenômeno ou, então, o estabelecimento de relações entre variáveis”.

Neste sentido, a pesquisa possui cunho descritivo, visto de que ela tem como objetivo a descrição do atrativo e de seu cenário. Ou seja, ela busca responder sobre “o que é o Caminho do Itupava” dentro de um contexto macro e micro situacional. A investigação é dada principalmente através de dados secundários e requer interpretação crítica das informações coletadas. Esses dados darão subsídio e base para a seguinte etapa: a pesquisa exploratória.

Para Gil (1991, p. 45) a pesquisa exploratória tem como objetivo o “aprimoramento de idéias ou a descoberta de intuições”. Na maioria dos casos, essas pesquisas envolvem: a) levantamento bibliográfico; b) aplicação de

entrevistas; e c) análise de exemplos comparativos. Pode-se assumir a forma de pesquisa bibliográfica ou de estudo de caso (Gil, 1991, p. 45).

A pesquisa exploratória, neste caso, tem como objetivo explorar uma situação, ou seja, ela busca responder sobre o “como e por que determinada situação ocorre” e “quais os motivos para isso acontecer”. Nesse sentido, a pesquisa exploratória assume forma de estudo de caso e requer uma revisão bibliográfica fundamentada (DENKER, 1998, p. 128). A investigação é mais profunda e requer a busca de respostas mais específicas e aprofundadas a cerca do problema levantado.

### 3.2.1 Técnicas de Pesquisa

As técnicas de pesquisa variam de acordo com o tipo de pesquisa, ou seja, cada uma apresenta uma técnica distinta. Em decorrência da presente pesquisa ser de cunho qualitativo, as metodologias empregadas consideraram cada objetivo específico proposto.

Trata-se de um estudo de caso, ou seja, um estudo aprofundado em determinado objeto ou situação (DENKER, 1998, p. 127). Neste caso, trata-se do destino Caminho do Itupava. Como instrumento de pesquisa, ela envolverá o exame de registros documentais e a aplicação de entrevistas semi-estruturadas.

A pesquisa bibliográfica foi outra técnica utilizada no presente estudo. Ela é indispensável nos estudos históricos e é desenvolvida a partir de material já elaborado (GIL, 1996, p. 48 e 50). A pesquisa teve embasamento através de livros, principalmente de cunho histórico e artigos publicados em revistas científicas sobre o assunto desenvolvido, que subsidiaram principalmente o marco teórico e a história do Caminho do Itupava.

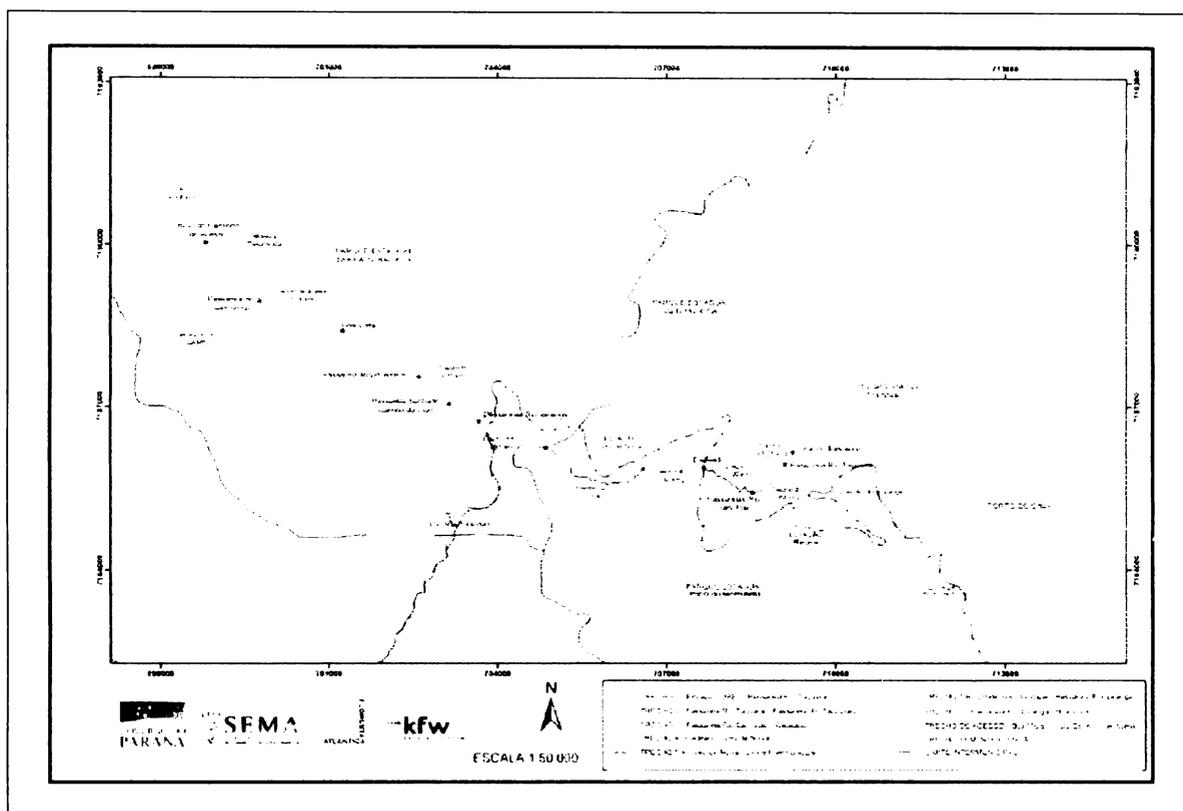
A pesquisa documental também foi utilizada, ou seja, materiais que ainda não receberam ainda um tratamento analítico, ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetos da pesquisa (GIL, 1996, p. 51). Neste caso foram utilizados relatórios do Instituto Ambiental do Paraná, Planos de Manejo, tabelas estatísticas de uso público do Caminho do Itupava e Parque Estadual Pico do Marumbi que subsidiaram a elaboração das análises do cenário interno e externo.

## 4 CENÁRIO DA PESQUISA: CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA

Entende-se como cenário da pesquisa todo lugar onde decorre uma ação, ou parte dela, e por esse motivo, faz-se necessário conhecer os elementos que formam esse “palco” para melhor compreender os processos da evolução da atividade turística no destino Caminho do Itupava. Este capítulo objetiva caracterizar a área apresentando a influência do Caminho no contexto regional, identificando os aspectos naturais, históricos, econômicos e sócio-culturais.

### 4.1 LOCALIZAÇÃO

O Caminho do Itupava localiza-se na região Sul do Brasil, no Estado do Paraná, entre os municípios de Quatro Barras (distrito de Borda do Campo) e Morretes (distrito de Porto de Cima). Ambos os municípios estão localizados próximos de Curitiba e possuem uma forte ligação econômica e social com a capital (SEMA, 2001, p. 16). Com uma extensão de 22 km entre o planalto e o litoral paranaense, o Caminho do Itupava atravessa a faixa montanhosa da Serra do Mar e corta três Unidades de Conservação Estaduais: Parque Estadual Serra da Baitaca, Área Especial de Interesse Turístico do Marumbi e o Parque Estadual Pico do Marumbi, região de rica em biodiversidade e beleza cênica. Destaca-se, ainda, que o Caminho está inserido na área objeto do Tombamento da Serra do Mar (LEI ESTADUAL 1.211/53).



**FIGURA 3 – MAPA DE LOCALIZAÇÃO DO CAMINHO DO ITUPAVA II**  
**FONTE: SEMA/PROGRAMA PRÓ-ATLÂNTICA (2006).**

#### 4.2 HISTÓRIA DO CAMINHO DO ITUPAVA: DA CAÇADA A ANTA ATÉ A “GUERRA DOS PORTOS”

Segundo Filho, Klüppel e Thomaz (2006, p. 23), no Estado do Paraná são reconhecidos oficialmente cinco caminhos que atravessaram a Serra do Mar no período colonial: Graciosa, Arraial, Conceição, Ambrósios e o Itupava representam uma rede de caminhos que interligavam vilas. Para os historiadores Schmidlin e Polinari (2006, p. 14):

**Essas vias de penetração não passavam de toscos caminhos arduamente rasgados pelas florestas, quase todos originários de antigas trilhas indígenas. Por eles transitavam quase só pedestres, quando muito pequenas tropas de muarens. Fomentaram a expansão territorial e os primeiros surtos de desenvolvimento econômico e social do Estado. Depois foram largamente utilizados pelos bandeirantes. Tornaram-se caminhos de tropas e, muitos deles, mais tarde, deram origem às modernas vias de comunicação da atualidade” (SCHMIDLIN; POLINARI, 2006, p. 14).**

Apesar dessas péssimas condições de trânsito, durante 200 anos, o Caminho do Itupava foi considerado o preferido entre os tropeiros, exploradores e viandantes, pois ele tinha a vantagem de ser o mais curto dos caminhos entre o Planalto e o Litoral: enquanto que o Itupava levava dois dias de caminhada, o Arraial demorava três e o da Graciosa quatro dias. O Caminho do Itupava exigiu dos governantes e da população os maiores sacrifícios para a sua conservação (MOREIRA, 1975, p. 05). Além disso, eram constantes os padecimentos e as preocupações dos viajantes e arrieiros que por ela transitavam, com tropas carregadas, subindo e descendo por entre a Serra do Mar (MOREIRA, 1975, p. 05). Para o autor Habitzreuter (2000, p. 15), a Serra do Mar também teve sua importância no desenvolvimento do Estado do Paraná:

Porém, se por um lado a Serra do Mar, por muito tempo, serviu de empecilho para o tráfego de pessoas e o transporte de produtos, permitiu, por outro, a geração de força para movimentar máquinas e trazer o conforto e o bem-estar a milhões de pessoas (HABITZREUTER, 2000, p. 15).

Dessa forma, a economia da região se desenvolvia através do abastecimento dos mercados internos e na comercialização de diversos gêneros através do Caminho do Itupava por tropas cargueiras:

Dos principais produtos que eram transportados em direção ao litoral estavam a carne verde e seca, toucinho, milho, feijão, trigo, congonha, sola e couros; e, dos que subiam a serra, geralmente produtos importados, como vinhos, azeite, vinagre, aguardente, sal, fazendas secas (SANTOS, 1950, apud, FILHO; KLÜPPEL; THOMAZ, 2006, p. 30).

#### Ano e motivo da abertura

O Caminho do Itupava, aberto no período entre 1625 a 1650, época do Brasil Colonial, era considerada a mais importante via de “trânsito de comerciantes e aventureiros” (HABITZREUTER, 2000, p. 67). Segundo o historiador Vieira dos Santos (apud, HABITZREUTER, 2000, p. 67), a “trilha teria sido aberta por um caçador da Borda do Campo em perseguição a uma anta, até a região de Porto de Cima”:

[...] huns homens caçadores vindo em seguimento de hua anta pelo mesmo trilho que ella vinha, caminhando, viêrão mata-la no Porto de Cima, ou nos lugares proximos, e que então por este mesmo trilho foi aberta hua picada que só dava tranzito aos viandantes que querião por ela desçer (VIEIRA DOS SANTOS, 1950, apud, FILHO; KLÜPPEL ; THOMAZ, 2006, p. 28).

Com o passar dos anos, “a trilha passou a ser freqüentada cada vez mais por caçadores, aventureiros e faiscadores de ouro” (HABITZREUTER, 2000, p. 67).

Contudo, Filho, Klüppel e Thomaz (2006, p. 28) indagam a possibilidade destas antigas trilhas serem de origem indígena. Possibilidade essa sustentada na toponímia indígena regional descrita em roteiros do século XVII, como: *Ipirimirim*, *Itororon*, *Ipiranguçu* ou *Nhundiaquara* (FILHO; KLÜPPEL; THOMAZ, 2006, p. 28).

### O bonito e penoso trajeto do caminho do itupava

O Caminho do Itupava, até a inauguração da Estrada da Graciosa, apesar de ser íngreme, perigoso e mau conservado, foi o principal meio de comunicação entre o litoral e o primeiro planalto (SCHMIDLIN; POLINARI, 2006, p. 21). O seu percurso era considerado “uma viagem carregada de aventura e áspero percalços” (SCHMIDLIN; POLINARI, 2006, p. 21).

Segundo o historiador Júlio Moreira (1975, p. 05), o Caminho do Itupava iniciava seu trajeto onde hoje se localiza o Largo do Bittencourt, junto ao Círculo Militar, em Curitiba, e seguia para sentido leste, em direção à serra, “atravessando extensos campos suavemente ondulados, semeados de bosques de pinheiros e de matos ralos” (MOREIRA, 1975, p. 05). Transpunha os ribeirões Belém e Juvevê, até encontrar-se com o Rio Bacacheri, a partir do qual o trajeto era montanhoso e intercalado de matas e pasto, subindo para o bairro Alto até o divisor das águas e descendo até o ribeirão Atuba. Daí seguia para Borda do Campo, atravessa a campina e seguia para a Serra do Mar (MOREIRA, 1975, p. 05).

O trecho da serra era considerado o mais penoso e perigoso, cortando córregos turbulentos de águas límpidas, beirando precipícios, com subidas e descidas escorregadias, atoleiros, pântanos e pedrarias (SCHMIDLIN; POLINARI, 2006, p. 21). Parte do percurso foi revestida por pedras para facilitar o caminhar das tropas (MOREIRA, 1975, p. 06). Trechos estreitos ficavam frequentemente “cobertos por densas folhagens das árvores que se entrelaçavam no alto, privando o viajante da luz do dia” (SCHMIDLIN; POLINARI, 2006, p. 21). As severas mudanças de

temperatura, a alta umidade, a forte neblina e as intensas chuvas, completavam a “epopéia” que o caminhante tinha que enfrentar até chegar em Porto de Cima, a partir de onde deveria prosseguir de canoa, pelo rio Nhundiaquara, se desejasse chegar até Morretes e Paranaguá (SCHMIDLIN; POLINARI, 2006, p. 21).

Assim, o traçado original do Caminho do Itupava estendia-se por 55 km, sendo que o trecho calçado se desdobrava desde o distrito de Borda do Campo, município de Quatro Barras até o distrito de Porto de Cima, município de Morretes, totalizando aproximadamente 20 km (FILHO; KLÜPPEL; THOMAZ, 2006, p. 25).

### Denominações dadas ao caminho

O Caminho do Itupava, também já foi chamado de “Caminho Real, Caminho da Serra, Caminho de Morretes, Caminho de Coritiba e Caminho dos Jesuítas” (HABITZREUTER, 2000, p. 67). Esta última denominação aparece até os dias atuais, mas não quer dizer que sejam eles os responsáveis pela sua abertura, o que ocorria é que “os jesuítas utilizavam-se desse trajeto, pois tinham uma fazenda na Borda do Campo, conhecida pela hospedagem e boa alimentação fornecida para os viajantes e animais” (HABITZREUTER, 2000, p. 67). Essas outras designações foram dadas com o passar do tempo pelos seguintes motivos:

[...] foram modificadas em função dos locais que interligava, ou dos acidentes geográficos pelos quais atravessava, ou dos postos de arrecadação de taxas instalados em seu percurso, as Barreiras (FILHO; KLÜPPEL; THOMAZ, 2006, p. 30).

### Origem do nome itupava<sup>2</sup>

A denominação Itupava remete-se a uma das barreiras então localizadas às margens do rio Itupava (atual rio São João), onde viajantes, comerciantes e tropeiros pagavam a taxa de contribuição sobre os animais carregados na “Barreira do Itupava”. O vocábulo de origem Tupi permite traduções livres que invariavelmente remetem a presença de água, como itu (salto de água, cachoeira), itu’pewa (muitas

<sup>2</sup> O texto apresentado neste sub-capítulo tem como fonte: FILHO, A. P.; KLÜPPEL, C. C.; THOMAZ, J. C. T. **Caminho do Itupava: patrimônio histórico-arqueológico da Serra do Mar, Estado do Paraná, Brasil.** Arqueologia: Revista do Centro de Estudos e Pesquisas Arqueológicas. UFPR: Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, 2006. Volume 10.

cachoeiras, salto rasteiro ou cachoeira branca); da mesma forma, a variação hitaupaba, que sugere características de paisagem serrana, com ita (pedra) e itaió (rio de pedras soltas), ou ainda, ita péua (itapeva – pedra chata, lajedo) (Bueno, 1983; Sampaio, 1987; Silva, 1989; Tibiriça, 1985). Romário Martins, historiador paranaense, indica a designação de rio ou cachoeira, seguida pelo seguinte comentário: “os Guaranis denominavam Ytú as pequenas cachoeiras e ytuppeba aos grandes saltos” (1934: 30).

De acordo com Antônio Vieira dos Santos, cronista do século XIX, Itupava significa: “rio despenhado por salto de pedras” (1950: 17). Em relatos mais antigos, como nos Provimentos do Ouvidor Pardinho de 1721 encontra-se o termo “hitahuapaba” referindo-se a fenômenos naturais que tanto preocupavam os viandantes: “(...) porque ainda que neste caminho haja as mesmas subidas de serras e morros que se expremtam no caminho que hoje se freqüentam sempre será mais conveniente ao bem comum por evitarem as hitahuapabas, desgraças e riscos que há no rio Cubatão”, atual Rio Nhundiaquara (NEGRÃO, 1906:23).

#### Infra-estrutura de apoio na época

De acordo com Filho, Klüppel e Thomaz (2006, p. 30), com o objetivo de atender este fluxo de pessoas no Caminho, em pontos estratégicos e em consonância com as características do relevo, foram se estabelecendo estruturas de apoio (ranchos e pousos), estruturas comerciais e industriais (engenhos de ervamate e armazéns) assim como estruturas administrativas (casas de barreiras).

As barreiras eram postos de arrecadações instaladas em locais estratégicos. A Barreira do Itupava não foi a única delas. Estes postos mudavam de local em decorrência de surgirem novos traçados, também conhecidos por desvios, que eram utilizados pelos tropeiros a fim de evitarem o pagamento da contribuição (MOREIRA, 1975, apud, FILHO; KLÜPPEL; THOMAZ, 2006, p. 33).

As contribuições arrecadadas pelas barreiras destinavam-se à conservação da estrada desde Curitiba até Porto de Cima. Somente o trecho da serra consumia o total dos recursos arrecadados, nada sobrando para os demais (IAP, 2004, p. 76).

## Algumas datas importantes para a história

1625 – 1650 – PERÍODO DA ABERTURA: o Caminho do Itupava, aberto entre os anos de 1625 e 1650 com a suposta caçada a anta (HABITZREUTER, 2000, p. 67; FILHO; KLÜPPEL; THOMAZ, 2006, p. 28; MOREIRA, 1975, p. 08).

1649 – PRIMEIROS ARRAIAIS: a cadeia de rotas marca o estabelecimento dos arraiais no primeiro planalto (FILHO; KLÜPPEL; THOMAZ, 2006, p. 28);

1693 – VILA DE NOSSA SENHORA DA LUZ DOS PINHAIS: o estabelecimento dos arraiais propiciou as bases da formação do povoado de Curitiba, posteriormente elevado à Vila em 1693, representando um prolongamento da região litorânea (FILHO; KLÜPPEL; THOMAZ, 2006, p. 28).

1695 – PRIMEIROS REGISTROS DOCUMENTAIS: documentação da Câmara da então Vila de Nossa Senhora da Luz dos Pinhais – Curitiba, quando aparece com denominação de Caminho do Mar (MOREIRA, 1975, p. 09; FILHO; KLÜPPEL; THOMAZ, 2006, p. 26). Nesse período já havia a preocupação com as vias de acesso com a “marinha” e para tanto os vereadores da vila determinaram que para o “bem comum se fizesse o caminho do mar” (NEGRÃO, apud, FILHO; KLÜPPEL; THOMAZ, 2006, p. 26).

1720 – PRIMEIRAS PREOCUPAÇÕES: os oficiais da Câmara voltaram as suas atenções para o Caminho e, isto mesmo, em face da ação disciplinadora do Ouvidor Pardinho, então presente na Vila de Curitiba, em correição (MOREIRA, 1975, p. 09).

1769 – 1772 – ABERTURA DA TRILHA: abertura para o trânsito de muares sob o comando do tenente-coronel Afonso Botelho que, para viabilizar a passagem de suas tropas militares e canhões, abriu com “poder de fogo” um dos piores trechos, conhecido como Cadeado (MOREIRA, apud, FILHO; KLÜPPEL; THOMAZ, 2006, p. 29; HABITZREUTER, 2000, p. 68 e 69). Desde então facilitou-se o trânsito possibilitando a passagem de animais cavalares e principalmente muares, por melhor se adaptarem a este tipo de terreno (FILHO; KLÜPPEL; THOMAZ, 2006, p. 29).

1805 – “PEDÁGIO”: instituído uma tarifação para arrecadar fundos e viabilizar o custeio da sua manutenção, denominada de “contribuição voluntária” (FILHO; KLÜPPEL; THOMAZ, 2006, p. 32).

1829 – PERIGOS: relatos do presidente da Província de São Paulo relatando os perigos do Caminho do Itupava (FILHO; KLÜPPEL; THOMAZ, 2006, p. 29).

1830 – O CALÇAMENTO: em 06 de abril de 1830, uma portaria foi assinada pelo Presidente da Província de São Paulo, Jozé Carlos Pereira de Almeida Torres, nomeando o Sargento Jozé Joaquim de Santa Anna para Inspetor do referido Caminho e anexaram as instruções que visavam propiciar não só o seu calçamento, como diversas outras melhorias (HABITZREUTER, 2000, p. 82 – 86). Sobre o prazo para a realização das obras, segundo Filho, Klüppel e Thomaz (2006, p. 32), “as obras se desenvolveram com dificuldades frente a insuficiência de verbas, às discordâncias políticas entre as vilas litorâneas e à mudança administrativa do país”.

1842 – FINALIZAÇÃO DAS OBRAS: o período de duração desta obra não pode ser estimado com precisão (FILHO; KLÜPPEL; THOMAZ, 2006, p. 31), mas nesse ano, em ofício da Câmara de Morretes ao presidente da Província, relata-se que o caminho na “[...] Serra principal acha se toda calçada te o Cume [...]”, indicando inclusive porções situadas no Morro do Pão de Loth e da Farinha Seca (FILHO; KLÜPPEL; THOMAZ, 2006, p. 32).

1844 – BARREIRA DO ITUPAVA: para evitar os desvios e concentrar a fiscalização, nesse ano a Barreira do Barro Vermelho foi transferida para a região serrana de Porto de Cima, passando a denominar de Barreira do Itupava (MOREIRA, 1975, apud, FILHO; KLÜPPEL; THOMAZ, 2006, p. 33)

1846 – NOME CAMINHO DO ITUPAVA: a denominação Itupava somente nesse ano vem aparecer nas documentações oficiais (MOREIRA, 1975, apud FILHO; KLÜPPEL; THOMAZ, 2006, p. 26).

1854 – CRIADA A PROVINCIA DO PARANÁ: nesse ano foi criada a província do Paraná, desmembrada de São Paulo. Nesse período passa a observar nos registros históricos, uma grande preocupação do Presidente Zacarias de Góes e Vasconcelos, em resolver de forma definitiva, o problema da ligação entre a planície de Curitiba e o litoral. O grande objetivo era construir uma Estrada por onde pudessem circular carroções puxados por animais para o transporte de maior quantidade de mercadorias (HABITZREUTER, 2000, p. 87).

A guerra dos portos: o Itupava cai em desuso.

Havia uma grande preocupação e disputa sobre a questão a cerca de controlar portos, começos e finais de estradas, pois acreditavam que “quem controla as pontas de um caminho, controla a vida, a política e a economia no seu interior” (SCHMIDLIN; POLINARI, 2006, p. 22). Por esse motivo, segundo Schmidlin e Polinari (2006, p. 22), a melhoria das trilhas que ligavam o litoral ao planalto enfrentou, além das dificuldades físicas (a muralha da Serra do Mar), financeiras e de mão-de-obra, obstáculos políticos envolvendo disputas entre Paranaguá e Antonina (portos marítimos), e Porto de Cima e Morretes (portos fluviais).

Como já colocado, “antes do calçamento e alargamento regular da antiga trilha Graciosa”, a maioria dos tropeiros e viandantes, porém, sempre tiveram preferência para o Caminho (trilha) do Itupava, sobretudo por ser mais curto (SCHMIDLIN; POLINARI, 2006, p. 22).

Assim, em torno dos dois caminhos estabeleceu-se uma demorada disputa, já que se discutia qual deles receberia as melhorias necessárias para se tornar carroçável (permitir a passagem não só das mulas, mas também de carroças) e beneficiaria numa de suas pontas ao porto de Paranaguá ou de Antonina: foi a chamada “guerra dos portos” (SCHMIDLIN; POLINARI, 2006, p. 22).

Apesar de muitos curitibanos e morretenses da época expressarem vantagens do Caminho do Itupava, Antonina venceu a disputa. Em 1854, um ano após a emancipação política do Paraná, Zacharias de Góes e Vasconcelos, primeiro Presidente da Província, optou pelo caminho da Graciosa, o que prejudicou Porto de Cima, Morretes e, principalmente Paranaguá (SCHMIDLIN; POLINARI, 2006, p. 22).

Em 1873 estava concluída a Estrada da Graciosa, cujo trajeto atual pouco guarda da trilha original (SCHMIDLIN; POLINARI, 2006, p. 22). Na década de 1880

verifica-se os indicativos do estado de abandono, tanto da Barreira do Itupava como do próprio caminho (FILHO; KLÜPPEL; THOMAZ, 2006, p. 33).

Paranaguá reagiu politicamente, forçando, anos mais tarde, a construção da ferrovia ligando-a diretamente a Curitiba, desviando Antonina, Porto de Cima e São João da Graciosa, que entraram em decadência. A ferrovia passou a operar a partir de 1886 (SCHMIDLIN; POLINARI, 2006, p. 22).

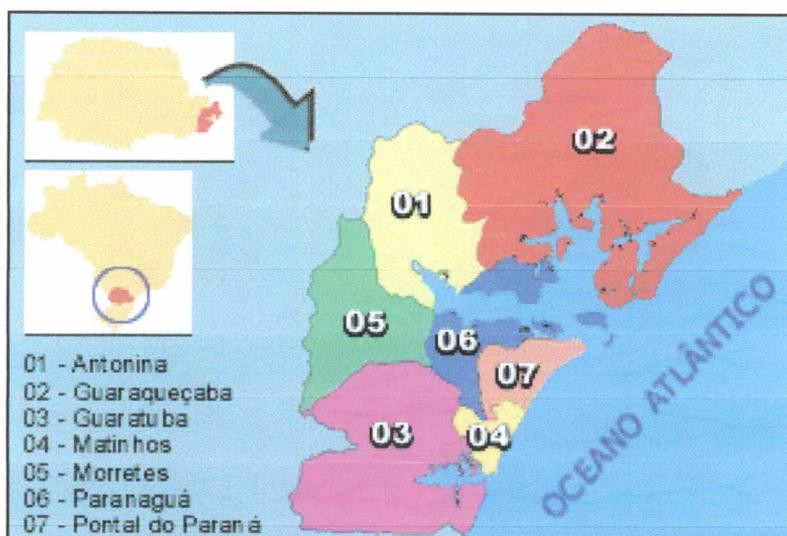
A auto-estrada para Paranaguá (BR 277), só foi inaugurada em 1968, vinte e dois anos depois de projetada. Desde o começo do século então, a Estrada da Graciosa complementou o transporte terrestre de mercadoria nas duas regiões (HABITZREUTER, 2000, p. 19).

#### 4.3 FATORES SÓCIO-ECONÔMICOS DOS MUNICÍPIOS

Os fatores sócio-econômicos de um município são de extrema importância e deve-se levar em consideração quando se pretende planejar um local para receber turistas. É fundamental que seja planejado para a melhoria da qualidade de vida dessa população. Dessa maneira será descrito os fatores sócio-econômicos nos municípios paranaenses de Morretes e Quatro Barras, região onde está inserido o Caminho do Itupava.

##### Morretes:

Com fundação em 31 de outubro de 1733, o município de Morretes está localizado na região sudeste do Estado do Paraná, sul do Brasil, na zona fisiográfica do litoral (ver FIGURA 4), estendendo-se da encosta da Serra do Mar para o leste e limitando-se com os municípios de São José dos Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, Antonina, Paranaguá e Guaratuba (PREFEITURA MUNICIPAL DE MORRETES, 2005, p. 05).



**FIGURA 4 – MAPA DE LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE MORRETES**

FONTE: <http://webcarta.net/carta/mapa.php?id=9432&lg=pt>. Acesso em 09/05/2008.

Com uma área de 685 km<sup>2</sup> (IBGE, 2008), possui altitude de 10m acima do nível do mar (IPARDES, 2008). De acordo com o último censo, no ano de 2000, a população total do município é de 15.275 habitantes, sendo 7.153 da zona urbana e 8.122 da zona rural (IBGE, 2000). A população economicamente ativa é de 6.785 habitantes (IBGE, 2000).

Sua população possui características inerentes ao caboclo, misturando-se às dos imigrantes italianos, sírios, japoneses, portugueses, alemães e ingleses (PREFEITURA MUNICIPAL DE MORRETES, 2005, p. 05).

A densidade demográfica é de 23,56 hab/km (IPARDES, 2006) e tem como taxa de crescimento anual 1,71% (IBGE, 2000). O índice de desenvolvimento humano é de 0,755 (IPARDES, 2000).

Como atividade econômica, a maioria dos habitantes de Morretes dedica-se a agricultura, como o cultivo da banana, cana de açúcar, milho, mandioca, arroz, feijão, gengibre e acerola, além da produção de cachaça e doces típicos. O turismo também vem exercendo grande interesse por parte dos habitantes de Morretes e de seu entorno (PREFEITURA MUNICIPAL DE MORRETES, 2005, p. 06), sendo que o atual lema do município é “Morretes: a sua natureza é encantar!”.

### Quatro Barras<sup>3</sup>:

O município de Quatro Barras está localizado a 31 km da Capital Curitiba. Inserido numa região de Proteção Ambiental, é detentora de belezas naturais e áreas que protegem os mananciais e a rica Floresta Atlântica. Quatro Barras localiza-se na região Leste do Estado do Paraná, Sul do Brasil, pertencendo à Região Metropolitana de Curitiba. Tem como limites os municípios de Piraquara, Campina Grande do Sul e Morretes (ver FIGURA 5).



**FIGURA 5 – MAPA DE LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE QUATRO BARRAS**  
 FONTE: <http://webcarta.net/carta/mapa.php?id=9256&lg=pt>. Acesso em 09/05/2008.

A área total do município é de 169.466 km<sup>2</sup>, sendo 50 km<sup>2</sup> de perímetro urbano e 119 km<sup>2</sup> de perímetro rural. Quatro Barras conta com 16.166 habitantes, sendo uma média de 84,75 habitantes por km<sup>2</sup>. Formada por grupos étnicos diversos, com predominância de italianos, portugueses, poloneses e alemães e mais recentemente de sulistas e nordestinos.

A indústria é a sua principal atividade econômica, gerando cerca de dois mil empregos diretos. A exploração da pedra é uma atividade de grande importância na localidade de Borda do Campo, em Quatro Barras. Embora nos dias atuais não seja a atividade mais importante do município, ainda faz parte da vida de muitos

<sup>3</sup> O texto apresentado neste sub-capítulo tem como fonte: QUATRO BARRAS. <http://www.quatrobarrasparana.com.br>. Acesso em 05 de agosto de 2008.

trabalhadores que para sua sobrevivência enfrentam esta difícil tarefa. As empresas de mineração enfrentam cada vez mais dificuldades nessa atividade devido a questão de preservação do meio ambiente.

#### 4.4 ASPECTOS FISIAGRÁFICOS

A descrição fisiográfica a seguir, tem o objetivo de analisar as particularidades do geossistema da região onde está localizado o Caminho do Itupava e o provável responsável pelo surgimento e exploração da atividade turística no local e de seus recursos naturais.

##### 4.4.1 Geologia<sup>4</sup>

A geologia é importante porque elucidada o início do desenvolvimento de um ambiente, ou seja, são os fatores geológicos que condicionam a formação do relevo e dos solos, os quais posteriormente serão cobertos pela vegetação, que por sua vez dará condições de habitat para a fauna.

A região por onde o Caminho do Itupava atravessa representa quatro tipos geológicos: os migmatitos<sup>5</sup>, os granitos<sup>6</sup>, os aluviões e os depósitos de colúvios<sup>7</sup>.

O trecho inicial de maior altitude do caminho, entre Borda do Campo e a Casa do Ipiranga, é caracterizado pelo granito Anhangava, rocha que sustenta a Serra da Baitaca. Ainda neste trecho passa-se por uma região mais aplainada, local onde se desenvolveram os aluviões de sedimentos mais recentes.

---

<sup>4</sup> O texto apresentado neste sub-capítulo tem como fonte: BLUM, C. T. Variedade e beleza no rico ambiente da floresta. In: PIRES, P. T. L. et al. **Itupava: o caminho das nossas origens**. Curitiba: Instituto Ambiental do Paraná / Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos / Programa Proteção da Floresta Atlântica, 2006. p. 30.

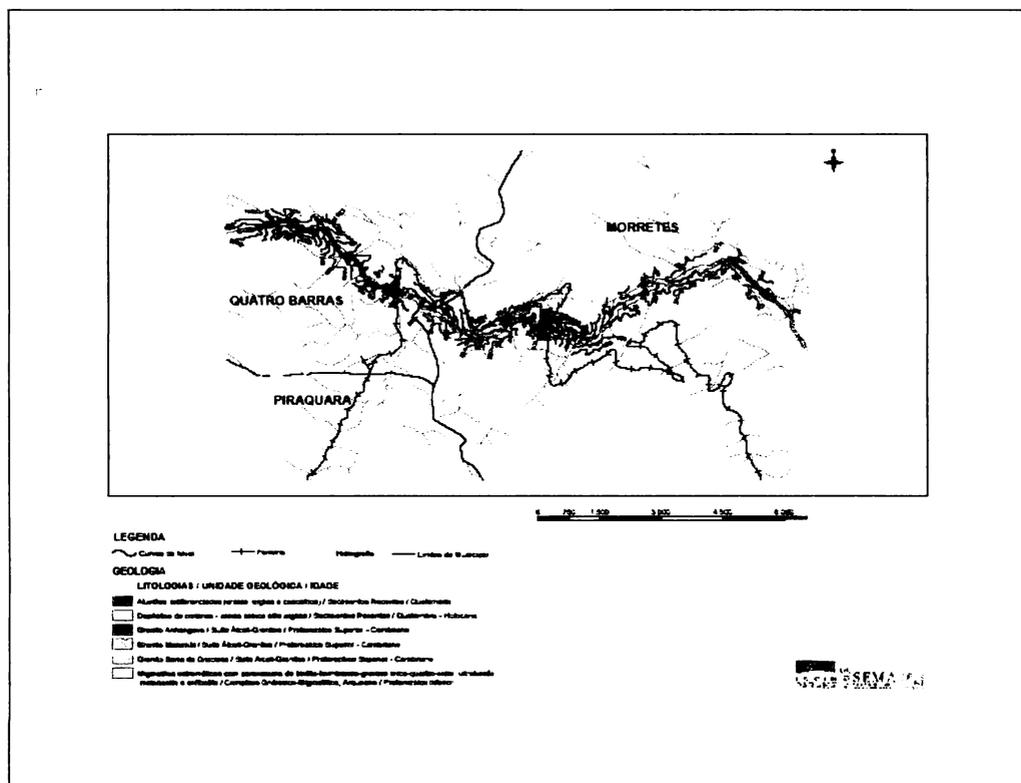
<sup>5</sup> Migmatitos são rochas muito remotas, do tipo metamórfico, ou seja, formadas a partir de outras rochas que sofreram por processos de transformação em sua estrutura. São fáceis de identificar pela sua textura de camadas e correspondem a um relevo ondulado, porém sem grandes acidentes topográficos.

<sup>6</sup> Granitos são rochas ígneas, assim chamadas por serem originadas da solidificação do magma, que é o material mineral fundido pela alta temperatura existente no interior da Terra. São rochas relativamente mais recentes, representando o embasamento das íngremes cadeias montanhosas da Serra do Mar.

<sup>7</sup> Os aluviões e depósitos de colúvios são tipos geológicos mais recentes, resultantes da deposição de sedimentos nas porções mais planas e de menor altitude do terreno, sendo o primeiro tipo originado da condução de sedimentos pelos rios, e o segundo oriundo da erosão natural das encostas montanhosas, cujo material acumula-se na porção mais baixa das serras.

Entre a Casa do Ipiranga e o Santuário Nossa Senhora do Cadeado (altitudes entre 600 e 890 metros), ocorrem migmatitos, alguns depósitos de colúvios e o granito Graciosa, que constitui a Serra da Farinha Seca, uma ramificação da cadeia montanhosa da Graciosa. O mesmo ocorre nas menores altitudes deste trecho, acompanhando os cursos dos rios São João e Nhundiaquara, formaram-se os aluviões resultantes do transporte de sedimentos pelos próprios rios.

Em sua porção final, o Caminho do Itupava passa muito próximo da região do granito Marumbi, que forma os belos contrafortes da Serra do Marumbi.



**FIGURA 6 – MAPA GEOLÓGICO DO CAMINHO DO ITUPAVA**

FONTE: Programa Pró-Atlântica, 2006.

#### 4.4.2. Climatologia<sup>8</sup>

De acordo com a classificação climática de Koeppen, a região onde atravessa o Caminho do Itupava é influenciada por dois tipos de clima subtropical, denominadas Cfa e Cfb.

Nas porções mais baixas da Serra do Mar, abaixo dos 700 metros de altitude,

<sup>8</sup> O texto apresentado neste sub-capítulo tem como fonte: BLUM, C. T. Variedade e beleza no rico ambiente da floresta. In: PIRES, P. T. L. et al. *Itupava: o caminho das nossas origens*. Curitiba: Instituto Ambiental do Paraná / Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos / Programa Proteção da Floresta Atlântica, 2006. p. 32.

ocorre o clima Cfa, que tem como característica principal os verões quentes, apresentando a temperatura média do mês mais quente superior a 22° C e a do mês mais frio superior a 18°C, sem geadas freqüentes. Nas partes mais elevadas da serra, o clima enquadra-se como Cfb, com verões frescos e a ocorrência de geadas no inverno. A temperatura média do mês mais quente não ultrapassa os 22° e a do mês mais frio é inferior a 18°C.

#### 4.4.3. Geomorfologia / relevo<sup>9</sup>

De uma maneira simplificada, o relevo é considerado a partir da grande unidade "Serra do Mar", uma extensa faixa de direção Norte-Sul, com declives voltados para o mar e para o continente.

A Serra do Mar não constitui apenas o degrau que separa a região litorânea dos planaltos, em patamares, do interior, mas constitui um divisor assimétrico, cujos picos se elevam a quase 2 km de altura (500 a 1000 m sobre o nível o planalto de Curitiba). Sua compartimentação em blocos dá origem a diversos maciços que recebem denominações locais, tais como Serra da Graciosa, do Capivari Grande, Serra da Virgem Maria, Serra dos Órgãos, Serra da Farinha Seca, Serra do Marumbi, Serra da Igreja e Serra da Canavieira.

Aparentemente, três fatores fundamentais contribuíram e ainda contribuem na geração e modelado da Serra do Mar: diferenças litológicas (tipos de rochas), tectônica rígida (falhas e fraturas) e agentes morfoclimáticos (esculpidores de relevo).

Se por um lado os picos mais elevados (Marumbi, Anhangava, Paraná, entre outros) são de natureza granítica (rocha homogênea), e se acham circundados por regiões rebaixadas constituídas por migmatitos, xistos, anfíbolitos entre outros (rochas heterogêneas), indicando efeito de erosão diferencial, por outro lado, os grandes vales acompanham e se dispõem segundo linhas tectônicas claras (adaptação). Os falhamentos ocorrentes apresentam indícios de mobilização em tempo próximo (escarpas rochosas circundadas por regiões de grande espessura de manto de alteração, espelhos de falha, depósitos de tálus e cicatrizes de escorregamento).

---

<sup>9</sup> O texto apresentado neste sub-capítulo tem como fonte: IAP. Plano de Manejo da AEIT do Marumbi, 2004, p. 36.

#### 4.4.4. Unidades de Conservação

O Caminho do Itupava atravessa três Unidades de Conservação Estaduais na Serra do Mar, sendo duas delas inseridas no grupo de Unidades de Proteção Integral e uma no grupo de Unidades de Uso Sustentável:

- Unidades de Proteção Integral:

##### Parque Estadual Serra da Baitaca:

O Parque Estadual Serra da Baitaca – PESB – criado no ano de 2002 sob o decreto nº 5765 (06/06/2002), possui uma área de 3.053,21 ha e está localizado entre os municípios de Quatro Barras e Piraquara, à aproximadamente 30 km da capital Curitiba – Paraná. A Unidade de Conservação tem como objetivos básicos: (I) conservar uma amostra do bioma Floresta Ombrófila Densa, incluídas as formações Floresta Ombrófila Densa Montana, Floresta Ombrófila Densa Alto-Montana, a fauna, solo e águas interiores; (II) promover atividades que não provoquem nenhuma alteração no ecossistema e dar sustentabilidade à preservação (DECRETO nº 5765, 2002).

Atualmente, o PESB ainda não foi consolidado como Unidade de Conservação em decorrência de seu processo de regularização fundiária estar em andamento junto ao DNIT, como medida compensatória pelo trecho do Contorno Leste, que atravessa a Unidade ligando as rodovias BR116 e BR277.

Contudo, apesar desse fato, o Parque recebe demanda espontânea de visitantes, principalmente por aqueles que procuram o Morro do Anhangava para a prática da caminhada e atividades de aventura como o vôo livre e principalmente a escalada em rocha. Além do Morro do Anhangava outros atrativos que o Parque possui e que recebe um grande fluxo de visitantes é o Caminho do Itupava, Morro Pão de Ló, Casa do Ipiranga (e rio Ipiranga) e Cachoeira Vêu da Noiva.

A gestão do PESB se limita ao recebimento, atendimento e cadastramento do uso público no Morro do Anhangava, através do trailer adquirido pelo Projeto localizado na Base Borda do Campo e algumas outras atividades corriqueiras como resgates de vítimas e combate a focos de incêndios. A partir do momento da

regularização e implementação do Parque deve-se iniciar os trabalhos efetivos de gestão da Unidade, através da elaboração do Plano de Manejo.

### Parque Estadual Pico do Marumbi<sup>10</sup>

Criado através do Decreto Estadual nº. 7300/90, o Parque Estadual Pico do Marumbi – PEPM abrange uma área de 2.342ha., e localiza-se no município de Morretes (PR) entre o litoral e o Planalto de Curitiba, na vertente oriental da Serra do Mar. Com altitudes que variam de 485 a 1.539m, possui acentuado potencial turístico pela exuberância da vegetação aliada à “feição típica das montanhas”. A Unidade está sobreposta à AEIT do Marumbi e é atravessada pela ferrovia Curitiba-Paranaguá, com parada para embarque e desembarque em frente à sede do Parque. O PEPM recebe uma média de 09 mil visitantes por ano, desde a sua abertura, em 1995 (TAKAHASHI, 1998).

Quanto às infra-estruturas cedidas ao Parque pela Rede Ferroviária Federal, foram instaladas o centro de visitantes, o centro de eventos, a administração geral do Parque, o alojamento para pesquisadores e voluntários, a sede da Polícia Florestal (atualmente abandonada), a sede do Corpo de Socorro em Montanha - COSMO e também a Estação Marumbi, cujo pavimento superior foi cedido para funcionar como acervo histórico-cultural da Serra do Mar (atualmente abandonada).

Conforme zoneamento proposto no Plano de Manejo do Parque Estadual Pico do Marumbi, parte do Caminho do Itupava que se encontra dentro dos limites do parque, estão localizados na Zona Histórico-Cultural, cujo objetivo primordial é proteger sítios históricos ou arqueológicos, visando promover a pesquisa e a interpretação dos valores nela existentes. A extensão do Caminho dentro do Parque é de 5.250 metros, no limite noroeste do parque.

Em se tratando das normas de uso, o documento sugere a implantação de sinalização específica para informação e orientação dos usuários; permissão de acesso devendo ser desenvolvidas ações de orientação, ordenamento e recuperação do patrimônio cultural.

---

<sup>10</sup> O texto apresentado neste sub-capítulo tem como fonte: SEMA. Plano de Uso Público do Caminho do Itupava, 2001, p. 11.

- Unidade de Uso Sustentável

### Área Especial de Interesse Turístico do Marumbi<sup>11</sup>

A Área Especial de Interesse Turístico - AEIT do Marumbi, em processo de substituição para Área de Proteção Ambiental (APA) da Serra do Mar, a fim de atender a lei que regulamenta o SNUC - Sistema Nacional de Unidades de Conservação (Lei 9985/00), foi criada através da Lei nº. 7.919 de 22/10/1984.

A AEIT do Marumbi abrange parte dos municípios de Campina Grande do Sul, Antonina, Morretes, São José dos Pinhais, Piraquara e Quatro Barras.

A Unidade tem por objetivo disciplinar as condições de ocupação do solo de uma área de 66.732,99 hectares, considerando os bens de valor histórico, artístico, arqueológico, a proteção dos recursos naturais renováveis, as paisagens notáveis e as localidades e acidentes naturais adequados ao repouso e à prática de atividades recreativas, desportivas e de lazer, assegurando a preservação e a valorização dos bens ali existentes.

De acordo com o zoneamento proposto no Plano de Gerenciamento da AEIT do Marumbi (IAP, 1987), o Caminho do Itupava localiza-se na Zona Histórico-Cultural e tem por objetivo geral a proteção de sítios históricos ou arqueológicos em harmonia com o meio ambiente. Como objetivos específicos, visam: (I) proporcionar a investigação científica; (II) promover a interpretação para o público dos valores levantados nas investigações; (III) prevenir ou corrigir eventuais distorções de uso do solo, causado pela realização de obras públicas ou privado ou pelo parcelamento e ocupação do solo; (IV) promover a realização de obras públicas que permitam o acesso às áreas, quando for o caso.

Com relação às normas de utilização desta zona, destaca-se que o acesso público deverá ser permitido quando realizado de forma ordenada, orientada e exclusiva aos locais previamente demarcados; é vedada a remoção ou retirada de qualquer objeto de valor arqueológico, histórico ou cultural; qualquer descoberta deverá ser imediatamente levada ao conhecimento da administração da área; não serão permitidas atividades de mineração, silvicultura, agricultura e pecuária nesta zona, nem a execução de obras de infra-estrutura viária; não será permitida

---

<sup>11</sup> O texto apresentado neste sub-capítulo tem como fonte: SEMA. Plano de Uso Público do Caminho do Itupava, 2001, p. 09 e 10.

qualquer ação que possa provocar incêndio; é vedado o abandono de lixo de qualquer natureza que maculem a integridade paisagística e sanitária da área.

#### 4.4.5. Vegetação

O Caminho do Itupava percorre diversas situações ambientais onde as várias combinações entre fatores físicos como relevo, clima e solos, proporcionam diferentes tipos de vegetação. Em geral, o caminho é marcado por dois tipos de bioma - a Floresta com Araucária e a Floresta Atlântica da Serra do Mar - que se sub-dividem em formações distintas de acordo com o ambiente onde se adaptaram (BLUM, 2006, p. 34).

A Floresta com Araucária, ou Floresta Ombrófila Mista, é considerada uma importante e ameaçada floresta com grande riqueza de espécies, contando com pelo menos 352 tipos de árvores. Este bioma é considerado pelos especialistas como em estado crítico de conservação ambiental, isto em decorrência ao processo histórico de ocupação das terras paranaenses, durante o qual houve o incentivo ao desmatamento, com o propósito de comercializar madeira e expandir a fronteira agrícola (BLUM, 2006, p. 34 e 35).

No Caminho do Itupava, pode-se perceber a Floresta com Araucária no trecho entre a Borda do Campo e a região da Casa do Ipiranga, sendo representada por duas formações diferentes: a aluvial, que desenvolve apenas na margem dos rios, e a montana, que desenvolve nas encostas, considerada a Floresta com Araucária típica (BLUM, 2006, p. 35).

Em alguns pontos pelo trajeto existem as capoeiras e capoeirões, que se desenvolvem após o corte da floresta primitiva. A partir da Casa do Ipiranga, a Floresta com Araucária passa a se misturar com a Floresta Atlântica, formando uma zona de transição (BLUM, 2006, p. 35).

A Floresta Atlântica, ou Floresta Ombrófila Densa, é o tipo de vegetação que inicialmente dominava na região costeira do País. Fatores climáticos tropicais como temperatura e umidade elevadas favorecem a exuberância da vegetação, isso em relação ao porte das árvores e seu rápido crescimento e desenvolvimento, além da riqueza florística local. Porém, em decorrência ao seu histórico de ocupação humana, este bioma é considerado um dos mais ameaçados de todo o planeta (BLUM, 2006, p. 35).

Mesmo diante dessa situação, a porção paranaense da Serra do Mar ainda constitui um dos remanescentes mais bem preservados desse bioma do país (IAP, 2004, p. 55). Isso se deve, principalmente, à dificuldade de acesso à região associado ao relevo recortado das encostas da serra.

A Floresta Atlântica, no Caminho do Itupava, ocorre a partir da região da Casa do Ipiranga, representada pela formação montana e, após o Santuário Nossa Senhora do Cadeado, pela formação submontana, que ocorre apenas em altitudes inferiores aos 600 metros. Em alguns trechos ocorrem também “capoeiras e capoeirões” (BLUM, 2006, p. 35).

#### 4.4.6. Fauna e Flora<sup>12</sup>

A Floresta Atlântica, ecossistema que predomina no Caminho do Itupava, abriga cerca de 25% da flora brasileira e 7% de toda a fauna da Terra. Estima-se que sua riqueza de plantas chegue a 20.000 espécies. Em conjunto, os mamíferos, aves, répteis e anfíbios que ocorrem nessa floresta somam 1.810 espécies, sendo 389 endêmicas, ou seja, exclusivas do bioma. Trata-se da mais rica floresta tropical úmida do mundo.

Dentre as espécies arbóreas, é possível encontrar vassourinhas, as bracingas, as samambaias e os capins nas partes mais altas do Caminho. Já nos capoeirões é possível avistar a canela-guaicá, o vassourão-branco, o pau-toucinho, a maria-mole, o cafezeiro-do-mato, a capororoca e a guassatunga. No domínio da Floresta com Araucária, encontram-se espécies importantes como a canela-sassafrás, canela-fogo, cedro, pinheiro-bravo, ipê-amarelo e guabiroba, além de guamirins e cambuís. No domínio da Floresta Atlântica, destaca-se a canela-preta, guapeva, perobinha, canela-fogo, pau-óleo, canjarana, guaperê, guaraparim, caúnda-serra e a canela-sassafrás. Bromélias, orquídeas, samambaias, xaxins fazem do Caminho um colorida especial. Também é possível avistar importantes espécies como o jequitibá, figueira, canela-preta, guaricica, pau-sangue, guapuruvu e palmiteiro.

---

<sup>12</sup> O texto apresentado neste sub-capítulo tem como fonte: BLUM, C. T. Variedade e beleza no rico ambiente da floresta. In: PIRES, P. T. L. et al. *Itupava: o caminho das nossas origens*. Curitiba: Instituto Ambiental do Paraná / Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos / Programa Proteção da Floresta Atlântica, 2006. p. 26-65.

Segundo estudos realizados pelo museu de História Natural de Curitiba, no trecho paranaense da Floresta Atlântica foram registradas 71 espécies de mamíferos, o que representa 70% do total reconhecido em todo o Paraná; 376 espécies de aves (54% da avifauna paranaense) e 40 espécies de répteis (30% do total do Paraná). Dentre os mamíferos destacam-se a onça-pintada, o puma, a jaguatirica, a anta, o veado, o tamanduá-mirim, o bugio-ruivo, o macaco-prego e o serelepe, dentre outros.

Em relação à avifauna, é possível observar no Caminho do Itupava o macuco, o jacu, o gavião-pega-macaco, o inambu-guaçu, o tucano-de-bico-verde, urubus, gaviões, beija-flores, periquitos, papagaios, tangarás, araçaris, a arapongam o corocoxó, tiés, saíras e gaturaos.

Toda essa diversidade faz do Caminho do Itupava um lugar único, onde a história e a natureza convergem num rico patrimônio para o Estado do Paraná, patrimônio esse que deve ser conservado pela população paranaense.

#### 4.4.7. Recursos hídricos

Os rios apresentam grande relação com os ambientes naturais sendo, ao mesmo tempo, resultantes e formadores do relevo. O Caminho do Itupava atravessa diversos riachos e rios ao longo de seu traçado, sendo na maior parte afluentes do rio Nhundiaquara, que compõe a bacia litorânea (BLUM, 2006, p. 32). A região como um todo tem a maioria dos rios nascendo na encosta da serra, próximo às cristas, na forma de riachos ou córregos cuja perenidade está vinculada a vários fatores de ordem climática como elevada pluviosidade, boa distribuição anual das chuvas, condensação da umidade atmosférica que se infiltra no solo e densas neblinas que cobrem freqüentemente a região, entre outros (BIGARELLA, 1978, apud Plano de Uso Público, 2001, p. 18).

Os cursos de água mais importantes ao longo do trajeto são os rios Piramirim, Ipiranga, São João e Taquaral. Todos típicos rios de montanha, com suas águas cristalinas correndo por leitos pedregosos e inclinados, o que propicia a existência de cachoeiras e piscinas naturais (BLUM, 2006, p. 32).

#### 4.5. LEGISLAÇÃO VIGENTE

Além de resguardar sítios arqueológicos e da sua importância histórica para o desenvolvimento do Paraná, o Caminho do Itupava está inserido em uma das florestas mais ricas em biodiversidade no mundo, a Floresta Atlântica (PIRES; PEDROSO, 2001, p. 90).

A região atravessada pelo caminho está protegida pela legislação sob vários aspectos, como a da proteção da Floresta Atlântica, do patrimônio arqueológico e natural, bem como o ordenamento de uso de determinadas áreas como a das unidades de conservação. Portanto, a utilização do caminho e de seu entorno está sujeita a algumas restrições advindas destas leis, federais e estaduais, e a autorizações dos órgãos gestores, seja ambiental ou patrimonial (PIRES; PEDROSO, 2001, p. 90). A seguir, a legislação vigente no Caminho do Itupava por ordem cronológica:

- Lei Estadual 1.211/1953 dispõe sobre o Patrimônio Artístico e Natural do Estado do Paraná, utilizada como referência ao tombamento da Serra do Mar;
- Lei Federal 6.513/1977 define áreas especiais de interesse turístico;
- Decreto 750/1993 se refere à Floresta Atlântica;
- Constituição Federal de 1998 (artigo 225), sobre o mesmo tema;
- Lei Estadual 12.243/1998 dispõe sobre as áreas especiais de interesse turístico;
- Lei Federal 9.605/1998, Lei de Crimes Ambientais, também conhecida como a Lei da Natureza;
- Lei Federal 9.985/2000 dispõe sobre o Sistema Nacional de Unidades de Conservação;

Para Pires e Pedroso (2001, p. 94) com todo esse respaldo legal, tem-se que a sustentação jurídica para a proteção ambiental é suficiente – sendo aplicada com a devida propriedade – para não apenas garantir a integridade dos recursos naturais, como também para conduzir a sociedade a estágios mais fecundos na sua consciência conservacionista.

#### 4.6. DIAGNÓSTICO DO POTENCIAL TURÍSTICO DO CAMINHO DO ITUPAVA

Pode-se considerar o Caminho do Itupava um importante atrativo para uso turístico do Estado do Paraná, dada pela sua importância histórica, arqueológica e ambiental.

O Caminho do Itupava possui 22 quilômetros em meio a Serra do Mar por meio de um caminho calçado por pedras irregulares. Para percorrê-lo, o mais comum é fazer a caminhada toda, no sentido da descida da Serra. Mas pode-se também optar em fazer por pequenos trechos. Alguns trechos com declividade bastante acentuada, dificultam a caminhada, desgastando os que não possuem preparo físico adequado (MARQUARDT, 2006, p. 80). A caminhada – realizada com calma e incluindo rápidas paradas de descanso – dura, em média, de sete a oito horas (MARQUARDT, 2006, p. 80). O grau de dificuldade é pesado e considerado atividade de risco dado pela sua extensão e grau de dificuldade. No seu percurso não há infra-estrutura de apoio aos visitantes, somente nas suas entradas e, os locais onde o Caminho atravessa a linha férrea não são permitidos embarque e desembarque de passageiros (somente no Parque Estadual Pico do Marumbi). Pelo Caminho do Itupava é possível ter acesso a diversos outros atrativos de cunho natural e histórico:

- Morro Pão de Ló<sup>13</sup>:

É o ponto que marca o início da descida da Serra do Mar. Está situada a direita do caminho, cerca de 1 hora e meia do ponto inicial. Seu curioso nome se deve a associação de sua forma peculiar com o conhecido bolo de fubá, bem característico da cozinha portuguesa. O cume do morro é de fácil acesso e oferece uma vista do Anhangava, de todo o vale abaixo e também do planalto que se estende a oeste.

- Morro Boa Vista:

Após uma hora e meia de caminhada, a partir de Borda do Campo (Quatro Barras), chega-se ao Morro do Boa Vista, ponto mais alto do Caminho do Itupava e

---

<sup>13</sup> <http://itupava.altamontanha.com/angava.asp>. Acesso em 05/08/2008.

início do seu calçamento original. Em dias de céu limpo é possível desfrutar da vista do planalto e da Serra do Mar (MARQUARDT, 2006, p. 80).

- Casa do Ipiranga<sup>14</sup>:

Ponto de parada para descanso. A estrutura hoje deteriorada por vandalismo, faz parte da história do Paraná. Construída alguns anos depois da ferrovia, em local previamente ocupado por um acampamento de operários no cruzamento com o caminho do Itupava, foi edificada para residência do engenheiro chefe da linha e depois utilizada como clube de lazer pelos engenheiros da rede até a privatização da linha, quando foi abandonada e rapidamente destruída. Nela também viveu o pintor Alfredo Andersen por breves temporadas nas quais registrou magníficas paisagens da serra em suas telas a óleo.

- Cachoeira Véu da Noiva<sup>15</sup>:

Formado pelo Rio Ipiranga, a cachoeira Véu da Noiva, próximo a Represa Véu da Noiva, possui 70 metros de altura e conta com uma grande piscina envolvida permanentemente pela espessa névoa branca no início da Garganta do Diabo, na Serra do Mar

- Represa do Véu da Noiva:

Através de uma trilha partindo do Caminho do Itupava, também chamada de Caminho Velho, pois foi abandonada em 1770 com a abertura da passagem pelo Cadeado e parcialmente retomada durante a construção da ferrovia, conduz o visitante até a Represa Véu da Noiva. Construída no final da década de 1950 passou em 1961 a abastecer a Usina de Marumbi com o desvio de parte das águas do Rio Ipiranga através de dois condutos metálicos vencendo um desnível de 400 metros em apenas três quilômetros.

- Santuário do Cadeado<sup>16</sup>:

Inaugurado em 1965, o Santuário Nossa Senhora do Cadeado é um ponto com visão panorâmica da Serra e da Baía de Paranaguá e ponto de parada para os

---

<sup>14</sup> <http://itupava.altamontanha.com/hipiranga.asp>. Acesso em 06/08/2008.

<sup>15</sup> <http://itupava.altamontanha.com/veu.asp>. Acesso em 05/08/2008.

<sup>16</sup> <http://itupava.altamontanha.com/cadeado.asp>. Acesso em 05/08/2008.

caminhantes do Caminho do Itupava. Está localizado no segundo cruzamento do Caminho do Itupava com a ferrovia, após uma árdua descida. Construído, em madeira, já foi o escritório da Comissão Construtora, pois dali era possível desfrutar de uma vista privilegiada da serra e das obras em andamento. Na década de 1960 foi demolida e o Engenheiro Raphael Semchechem construiu sobre suas fundações o atual mirante e a curiosa capela de Nossa Senhora do Cadeado.

- Rio Nhundiaquara<sup>17</sup>:

Chamado antigamente de Rio Cubatão, ele foi importante via de transporte e de desenvolvimento da região (PREFEITURA MUNICIPAL DE MORRETES, 2005, p. 04), principalmente na época da erva-mate. Atualmente é freqüentado por banhistas que lotam as suas margens nos fins de semana de tempo quente para a prática do bóia-cross ou para simplesmente relaxar com a família e amigos. Aos caminhantes que descem o Caminho do Itupava é possível embarcar nas conduções que trazem os praticantes de bóia-cross evitando este trecho monótono da estrada.

- Salto dos Macacos<sup>18</sup>:

Inserido na AEIT do Marumbi, o pequeno Rio dos Macacos nasce em meio a Serra da Farinha Seca e despenca de um paredão com 70 metros de altura numa profunda piscina, seguida de pequenas corredeiras intercaladas por novas piscinas até novamente se precipitar outros 30 metros pelo Salto Redondo para então seguir seu curso até se juntar ao Rio Ipiranga. A trilha de acesso tem início na estrada das Prainhas, pouco adiante do Centro de Visitantes.

- Rio Ipiranga:

Primeiro grande rio para quem desce a Serra do Mar pelo Caminho do Itupava. Ótimo local para descansar e tomar banho de rio. O Rio Ipiranga foi represado, a fim de conduzir suas águas para a Usina Hidrelétrica do Marumbi, construída pela então Rede de Viação Paraná – Santa Catarina, para possibilitar o estabelecimento de sua rede elétrica (PREFEITURA MUNICIPAL DE MORRETES, 2005, p. 26).

---

<sup>17</sup> <http://itupava.altamontanha.com/prainhas.asp>. Acesso em 05/08/2008.

<sup>18</sup> <http://itupava.altamontanha.com/salto.asp>. Acesso em 05/08/2008.

- Parque Estadual Pico do Marumbi:

Local ideal para aqueles adeptos ao turismo de aventura, com a prática do montanhismo e da escalada em rocha. Fazem parte do Conjunto Marumbi os seguintes picos: Rochedinho (625m), Abrolhos (1200m), Torre dos Sinos, Esfinge, Ponta do Tigre (1400m), Olimpo ou Marumbi (1539m), Boa Vista e Facãozinho (PREFEITURA MUNICIPAL DE MORRETES, 2005, p. 08). O Pico Marumbi foi escalado pela primeira vez em 21 de agosto de 1879. O Parque possui infraestrutura para acampamento.

- Rio São João e Rio Taquaral:

Para quem sobe o Caminho do Itupava sentido Quatro Barras, o Rio Taquaral é o primeiro rio a ser transpassado e logo depois encontra-se o Rio São João. Ambas as travessias é feita através das pontes semi-pênsil, um dos cartões postais do Caminho do Itupava.

- Estação Engenheiro Lange<sup>19</sup>:

Para chegar até a Estação Engenheiro Lange, é necessário sair do Caminho do Itupava e seguir pela Estrada das Prainhas até o seu final. A estação de Volta Grande teria sido inaugurada em 1885, e anos mais tarde teve o nome alterado para Engenheiro Lange. Esse nome foi dado em homenagem ao engenheiro Rudolph Lange.

Percorrer o Caminho do Itupava “apetece” a todos aqueles que gostam de estar em contato com a natureza, porém, requer atenção especial quanto ao planejamento do passeio, tanto para quem optar pelo percurso inteiro, assim como para quem fizer um pequeno trecho. Tomando certas providências antes de partir, garante-se segurança e sucesso do passeio, evitando aborrecimentos.

---

<sup>19</sup> <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-cur-paran/englange.htm>. Acesso em 07/08/2008.

## 4.7. ORIGEM E EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE TURÍSTICA E RECREATIVA NO CAMINHO DO ITUPAVA

A seguir será abordada a evolução do uso público na região da Serra do Mar paranaense onde está localizado o Caminho do Itupava para melhor entender a situação atual do atrativo, no que tange seu planejamento e gestão.

### 4.7.1. A Serra do Mar: início do uso público turístico e recreativo<sup>20</sup>

Não se sabe exatamente a partir de quando começou a utilização da região da Serra do Mar como área de recreação. Porém, em 1970, os jornalistas já destacavam as características singulares da Serra do Mar para o desenvolvimento de atividades recreativas. Em 1973, dentro de um projeto de conservação implantado pelo Departamento de Estradas e Rodagens - DER, a Estrada da Graciosa ganhou a proteção de seus marcos históricos e a construção de diversos locais para a recreação. Com isto, acarretou um aumento significativo do fluxo de pessoas para a região e, em 1985, estima-se um total de 284.152 visitantes transitando na estrada com objetivos de recreação.

A construção da Estrada da Graciosa foi a preocupação máxima do período provincial e despertou o interesse de todos os governadores paranaenses. A ligação entre o litoral e a capital, por uma boa estrada, era a mais urgente e importante aspiração da província, pois os antigos carroções levavam cerca de 12 horas para ir de Antonina à Capital. A construção da Estrada durou 20 anos e representou um marco na história do Paraná. Segundo o Instituto Histórico, Geográfico e Tecnológico Paranaense (1973), durante quase cem anos, ela permitiu o intercâmbio litoral-planalto, sendo substituída somente em 1967, após a construção da BR-277 (Curitiba-Paranaguá). A partir daí, ela tornou-se uma rodovia de recreação.

A ferrovia Curitiba-Paranaguá, inaugurada em 02 de fevereiro de 1885, contribuiu para diminuir a carga sobre a Estrada da Graciosa. Com uma extensão de 110,25 quilômetros e altitudes variando entre 10,5 m s.n.m. e 995 m s.n.m.. A

---

<sup>20</sup> O texto apresentado neste sub-capítulo tem como fonte: SEMA. **Plano de Uso Público do Caminho do Itupava**, 2001, p. 06-07.

construção desta ferrovia é hoje considerada fantástica e trata-se de um monumento histórico e cultural de valor inestimável

Embora seja uma obra arrojada de engenharia, há muito tempo o eixo desta ferrovia vem sendo a grande atração turística, principalmente pelas paisagens que se descortinam ao longo do percurso.

Segundo Lima, citado por IAP (1996a), a escalada surgiu no Paraná em 1870 com a conquista do Olimpo no Conjunto Marumbi. Em 1943 é fundado o Círculo dos Marumbinistas de Curitiba - CMC e as décadas de 40 e 50 marcaram o ápice do marumbinismo. Deste período até a década de 70, realizaram-se as principais conquistas onde todos os picos do conjunto Marumbi são conquistados e nomeados. Por volta de 1970, os extintos clubes começaram a se reorganizar e em 1977 surge o Clube Paranaense de Montanhismo – CPM. Com esta associação, ocorre uma certa popularização do esporte e, mais recentemente, no final de década de 80, uma procura maior ainda, onde surgem os “montanhistas de Cristo” - associação ligada a igreja evangélica - além de outras associações esportivas.

Como se pode constatar, a visitação na Serra do Mar é bastante antiga. Entretanto, a utilização mais intensa vem ocorrendo a partir da década de 70, com a melhoria das estradas e aumento do tempo livre dos trabalhadores. Neste intervalo os atrativos turísticos da região eram buscados basicamente através da Estrada da Graciosa, BR-277 e da ferrovia.

O Caminho do Itupava que permaneceu praticamente sem utilização por várias décadas, volta a ser utilizado de forma intensiva a partir da privatização da Rede Ferroviária Federal, em dezembro de 1996, em função da elevação dos preços das passagens. A possibilidade de passar um final de semana acampando com amigos, em contato direto com a natureza e a um custo baixo, já não existia. Com este impedimento, os jovens começaram a procurar novas alternativas para usufruir da área com poucos recursos. Assim, o Caminho do Itupava, mesmo sendo um percurso longo e cansativo para aqueles que não têm o treinamento necessário, começa a ser utilizado mais intensivamente.

Sem um planejamento deste uso e, em razão das características naturais de fragilidade da região, inúmeros processos de degradação foram registrados nessa época. A limitada fiscalização da área, aliada ao perfil típico dos usuários que mais freqüentam a região, resultaram em depredações de todos os níveis, preocupando os proprietários do entorno.

#### 4.7.2. A época dos assaltos no alto da Serra

O elevado fluxo de visitantes na região da Serra do Mar na época da privatização da Rede Ferroviária Federal, em dezembro de 1996, despertou os olhares dos bandidos e assaltantes.

Para o Grupo Montanhistas de Cristo (2002)<sup>21</sup>, a triste história dos crimes na região do Parque Estadual Serra da Baitaca, onde atravessa o Caminho do Itupava, iniciou-se com os primeiros assaltos à mão armada em 1991, agravando-se muito entre os anos de 1999 e 2002, com dois casos de assassinato em 2001 e com o estupro e assassinato de duas jovens no carnaval de 2002.

Já o geógrafo Altair Gomes Brito (2005), afirma que foi a partir de 1997, um “estranho fenômeno se multiplicou e afetou o uso turístico e esportivo do Anhangava: de forma incomum, criminosos elegeram como local de ação as trilhas do morro, praticando assaltos e agressões aos visitantes”. Os crimes persistiram durante anos, com um número de vítimas assustador.

Em 21/01/1998, uma matéria do Jornal do Estado estampava o título: “Turistas fogem do Anhangava”. Segundo a reportagem, o número de visitantes nos finais de semana caíra de 200 para cerca de 20 pessoas. Apenas nos últimos quatro meses, a delegacia de polícia local informava haverem ocorrido 25 casos de assaltos. “Os visitantes estão com muito medo”, registrava Tiaraju Mesquita, biólogo e ambientalista local. Em 17/12/1998, o Jornal do Estado publicava novamente: “Montanhistas pedem segurança em morro”.

Armados com revólveres e facas, os criminosos ameaçavam os freqüentadores, levando mochilas, tênis, relógios, máquinas fotográficas e equipamentos de alpinismo. Até mesmo os automóveis dos visitantes eram arrombados, ao pé do morro. A ausência e dificuldades de policiamento favoreciam a situação – a delegacia de polícia civil local alegava falta de efetivo.

O delegado Cariovaldo A. F. afirmava que a maior parte dos assaltantes vinha de Piraquara: “*Prendemos, no ano passado, três quadrilhas daquela região*”, disse ele, “*o problema é que essas pessoas foram soltas, depois de cumprir um sexto da*

---

<sup>21</sup><http://209.85.165.104/search?q=cache:Pahfgm81yaQJ:www.montanhistasdecristo.hpg.ig.com.br/noticias/noticia38.htm+%22assaltos+caminho+do+itupava%22&hl=pt-BR&ct=clnk&cd=7&gl=br>. Acesso em 12/08/2008.

*pena*". Devido a estes e outros fatores, o anúncio da prisão de grupos de suspeitos, comprovadamente envolvidos e reconhecidos pelas vítimas, não interrompia a rotina de crimes.

A mensuração do número real de casos ocorridos na região do Anhangava é impossível: a maioria das vítimas não prestava queixa, por medo ou vergonha. Um relato pessoal do proprietário do bar situado junto ao ponto final do ônibus Curitiba-Borda do Campo, no início da trilha, é revelador a respeito do caos instalado: "*Volta e meia descia um correndo, só de cueca*". Era comum os bandidos agredirem e humilharem as vítimas, obrigando-as a ficarem nuas durante os assaltos. A matéria da Gazeta do Povo de 13/02/2000 retrata a situação dos visitantes à mercê de homens armados.

Mas os roubos e assaltos não foram os piores acontecimentos: vários casos de estupro ocorreram, e até mesmo mortes – os jornais noticiam pelo menos quatro homicídios nas imediações do Anhangava, nos últimos dez anos (2005). Os últimos assassinatos, duas garotas, impulsionaram a criação do Parque Estadual da Baitaca, o clímax da situação insustentável até aqui retratada.

A ampla cobertura jornalística que aborda o Anhangava nos últimos dez anos (2005) adotou os crimes no morro como uma das pautas principais. No total de registros selecionados, os assaltos e mortes aparecem em segundo lugar, atrás somente da missa anual. Para Altair Gomes Brito (2005):

O período de crimes, assim, certamente influenciou a percepção da comunidade local – assim como a de outros grupos – reforçando a visão de natureza como antônimo de civilização. Ao ressaltar essa visão negativa da montanha, os jornais despertam associações míticas de medo e aversão à natureza. A idéia da mata abrigando e escondendo bandidos remete ainda à noção da natureza como reduto de criminosos, foco de insegurança, lugar de perigos.

#### 4.7.3. O Projeto de Revitalização do Caminho do Itupava: um novo cenário

Após anos de esquecimento pelo poder público e pela maioria da população, o Caminho é resgatado por um Projeto de Revitalização, abrindo um novo cenário para o desenvolvimento turístico local.

Com o apoio do Programa Proteção da Floresta Atlântica (PRÓ-ATLÂNTICA), as secretarias do Meio Ambiente, Cultura e Segurança Pública trabalharam no

projeto de recuperação do Caminho do Itupava, projeto que também contou com a parceria das prefeituras de Morretes e Quatro Barras e apoio dos proprietários e comunidades locais, das organizações não-governamentais, entre outras instituições (IAP; SEMA, 2006, p. 07).

Este projeto teve como objetivo recuperar o Caminho do Itupava, com o cuidado de preservar suas características originais e valorizar o patrimônio natural, histórico, cultural e arqueológico oferecendo condições para a proteção da natureza e a democratização do acesso ao Caminho do Itupava.

A recuperação do Caminho exigiu longo esforço de pesquisa, estudos e projetos iniciados antes mesmo do lançamento do Programa. Já em 1995, em suas formulações iniciais, estava incluída a preocupação com o restauro do Caminho do Itupava (IAP; SEMA, 2006, p. 08).

O trabalho teve início em 1999, quando passaram a atuar, em conjunto com o Pró-Atlântica, as secretarias estaduais do Meio Ambiente, da Cultura e da Segurança Pública, além das prefeituras de Quatro Barras e Morretes. Foram tomadas as primeiras iniciativas para a implementação do projeto de restauro, com o levantamento topográfico e mapeamento do trajeto e das propriedades particulares (IAP; SEMA, 2006, p. 09).

Nesta época, foram realizados mutirões de limpeza voluntários, de desobstrução e recuperação de sistemas de drenagem pelo Instituto Ambiental do Paraná e Batalhão de Polícia Ambiental (IAP; SEMA, 2006, p. 09).

Em 2000 começaram os trabalhos de campo para o conhecimento detalhado do trajeto do caminho e elaboração das obras de engenharia necessárias para a proteção do ambiente e segurança dos visitantes, do que resultou um projeto de engenharia que recomendou obras de drenagem, de contenção de erosão e recuperação do calçamento, além da construção de pontes, escadas e passarelas (IAP; SEMA, 2006, p. 10).

Em novembro de 2000, foram realizados encontros com os proprietários de entorno ao caminho, incluindo visitas às propriedades, para levantamento das expectativas de cada um de forma particular. Também foram realizadas reuniões técnicas com representantes do grupo gestor e com representantes da sociedade civil organizada, além de duas reuniões públicas, em junho de 2002, com cerca de 100 participantes.

Em 2001 foi concluído o Plano de Uso Público, com o objetivo de indicar

medidas para o aproveitamento ordenado das atividades recreativas, a conservação dos recursos naturais e do patrimônio histórico-cultural, bem como a definição de programas com normas de uso e atividades que buscassem a sua sustentabilidade econômica e ambiental (IAP; SEMA, 2006, p. 10).

Entre meados de 2001 e início de 2002, foi realizado o levantamento arqueológico do Caminho, com interveniência da Secretaria da Cultura e apoio técnico-científico da UFPR. Foram propostas medidas preventivas nas áreas que, futuramente, serão impactadas direta ou indiretamente pelo uso turístico, além de montar o monitoramento arqueológico durante a implementação do projeto de recuperação (IAP; SEMA, 2006, p. 10).

Também foi desenvolvido um plano de fiscalização para o Caminho, elaborado conjuntamente pelas polícias civil e militar, IAP e SEMA com o objetivo de aumentar a segurança dos usuários (IAP; SEMA, 2006, p. 11).

A partir do mês de junho de 2002, começou a ser discutida com as prefeituras de Morretes e Quatro Barras a assinatura de convênios de cooperação técnica entre elas e o Governo do estado com vistas à gestão compartilhada do caminho (IAP; SEMA, 2006, p. 11).

As obras, propriamente ditas, começaram em outubro de 2005. O caminho, recuperado, foi entregue ao público em julho de 2006, após a conclusão do restauro do piso e da construção de pontes, passarelas e infra-estrutura nas entradas do atrativo (IAP; SEMA, 2006, p. 11). A recuperação atinge 16 dos 22 quilômetros remanescentes do Caminho, entre Quatro Barras e Morretes. Os quilômetros restantes foram, há muito tempo, sobrepostos por uma estrada, perdendo as características originais (IAP; SEMA, 2001, p. 68).

Paulo de Tarso, coordenador do Programa Pró-Atlântica, analisa o novo cenário proporcionado pelo Projeto:

Sem comprometer a integridade dos recursos naturais e do patrimônio histórico-cultural, seu aproveitamento para turismo e recreação também ajuda a fortalecer o potencial ecoturístico dos municípios que ele atravessa, operando como importante fonte de trabalho e renda para as populações locais (IAP; SEMA, 2006, p. 11).

## 5 ANÁLISE DOS RESULTADOS

A análise dos resultados busca responder o problema da pesquisa: de acordo com o desenvolvimento histórico do Caminho do Itupava, qual é o posicionamento do destino, de acordo com a teoria do ciclo de vida do destino turístico de Butler (1980), frente às relações existentes no cenário macro e micro situacional? Através da aplicação da metodologia proposta, podemos chegar a alguns resultados preliminares.

### 5.1 CICLO DE VIDA DO CAMINHO DO ITUPAVA

Através da pesquisa bibliográfica e documental realizada para a elaboração do capítulo 4 – “Cenário da Pesquisa” – é possível levantar as principais datas e acontecimentos que ocorreram no Caminho do Itupava e seu entorno, possibilitando assim, a definição das etapas do processo evolutivo do Caminho do Itupava.

<b>DATAS</b>	<b>ACONTECIMENTOS</b>
<b>1625-1650</b>	<b>Abertura da trilha</b>
<b>1637</b>	Fundada o arraial da Borda do Campo
<b>1693</b>	Elevação da Vila de Nossa Senhora da Luz dos Pinhais
<b>1733</b>	Fundação de Morretes
<b>1769-1772</b>	Abertura da trilha para o trânsito de muares
<b>1805</b>	Instituído o “pedágio” no caminho
<b>1830</b>	Portaria assinada com instruções para propiciar o calçamento e outras melhorias no Caminho
<b>1841</b>	Morretes é desmembrada de Antonina
<b>1842</b>	Término do calçamento
<b>1844</b>	Barreira do Barro Vermelho transferida para a Barreira do Itupava
<b>1846</b>	A denominação Itupava aparece nas documentações oficiais.
<b>1854</b>	Criada a província do Paraná
<b>1870</b>	Surge a escalada no Paraná (Conjunto Marumbi)
<b>1873</b>	<b>Abertura da Estrada da Graciosa</b>
<b>1886</b>	<b>Abertura da Ferrovia Paranaguá-Curitiba</b>
<b>1940-1950</b>	Ápice do marumbinismo (escalada no Conjunto Marumbi)
<b>1953</b>	Lei Estadual 1.211 dispõe sobre o Patrimônio Artístico e Natural do Estado do Paraná, utilizada como referência ao tombamento da Serra do Mar;
<b>1961</b>	Instalação política e administrativa do municio de Quatro Barras
<b>1968</b>	Abertura da BR 277
<b>1977</b>	Lei Federal 6.513 define áreas especiais de interesse turístico;
<b>1984</b>	Lei nº. 7.919 cria a Área Especial de Interesse Turístico - AEIT do Marumbi

1990	Decreto Estadual nº. 7300 cria o Parque Estadual Pico do Marumbi;
1991	<b>Início dos assaltos no Caminho do Itupava</b>
1993	Decreto 750 se refere à Floresta Atlântica
Dez/1996	<b>Privatização da Ferrovia</b>
1998	Constituição Federal, artigo 225, sobre o mesmo tema;
1998	Lei Estadual 12.243 dispõe sobre as áreas especiais de interesse turístico;
1998	Lei Federal 9.605 - Lei de Crimes Ambientais;
1998	“Turistas fogem do Anhangava”
1997-1999	Agrava-se a situação de segurança pública no Caminho
1999	Início dos trabalhos do Projeto de Recuperação do Caminho
2000	Lei Federal 9.985 - SNUC;
2001	Ocorrência de dois casos de assassinato no Caminho
2002	Estupro e assassinato de duas jovens no Caminho
2002	Decreto nº 5765 cria o Parque Estadual Serra da Baitaca;
2005	Início das obras do Projeto
2006	<b>Finalização das obras e entrega do Caminho ao público</b>
2007	<b>Início da operacionalização da gestão pública pelo IAP</b>
2007	Segurança pública: nenhuma ocorrência de assalto na região

**QUADRO 9 – PRINCIPAIS DATAS E ETAPAS DO PROCESSO EVOLUTIVO DO ATRATIVO**  
 FONTE: a autora (2008).

Pode-se perceber que o Caminho do Itupava passou por várias fases e objetivos de uso. O estudo indica que no total, desde a sua abertura até os dias atuais, o Caminho passou por quatro principais fases:

- 1ª etapa - desbravar e desenvolver (1625 a 1886):

A primeira etapa teve como finalidade o desbravamento do território e a função econômica e comercial da região. Fase essa que perdurou da abertura da trilha (1625-1650) até a construção da Estrada da Graciosa (1873) e da Ferrovia Paranaguá-Curitiba (1886).

Nesta fase muitos acontecimentos importantes ocorreram no Caminho do Itupava e no seu entorno, principalmente aquelas ligadas à ocupação de território. Exemplo disso é a fundação do arraial da Borda do Campo e de Morretes; a elevação da Vila de Nossa Senhora da Luz dos Pinhais e o desmembramento do Paraná do Estado de São Paulo. No Caminho do Itupava ocorreram também importantes eventos, por exemplo, a abertura da trilha para o trânsito de muares, a instalação do primeiro pedágio, e sem dúvida nenhuma, a mais importante, o seu calçamento, fazendo dele o preferido entre os tropeiros, exploradores e viandantes.

Outro fato importante para essa etapa foi o surgimento da escalada em rocha no Paraná, através da conquista do Conjunto Marumbi (1870), marcando o início do uso esportivo e recreativo na Serra do Mar.

Para Filho, Klüppel e Thomaz (2006, p. 33) após a determinação que a Estrada da Graciosa passaria a ser a principal via de comunicação da Província, o Caminho do Itupava gradativamente perde a sua função econômica e por um breve momento serve como via de acesso à construção da Estrada de Ferra Paranaguá-Curitiba (1880-1885). Contudo, na década de 1880 já se verificava os indicativos do seu estado de abandono, tanto da Barreira como do próprio caminho (FILHO; KLÜPPEL; THOMAZ, 2006, p. 33).

- 2ª etapa – uso e proteção (1940-1993):

Esta fase tem início na década de 40 com o auge da prática do marumbinismo no Conjunto Marumbi até 1970, com a exploração das principais vias de escalada. É nessa etapa também que surgem os primeiros decretos com a finalidade de proteger o bioma Floresta Atlântica no trecho da Serra do Mar. Assim, é criada duas Unidades de Conservação por onde o Caminho atravessa (Área Especial de Interesse Turístico do Marumbi – 1984 e Parque Estadual do Marumbi – 1990) e as leis e decretos que visam a proteção desse remanescente. A instalação política e administrativa do município de Quatro Barras (1961) demonstra o crescimento da periferia de Curitiba para a região da Serra do Mar. Porém, o Caminho do Itupava é praticamente abandonado, não sendo encontrados documentos que retratassem o destino nessa época, a não ser no ano de 1991, com as primeiras ocorrências de assaltos na região do alto da serra e no Caminho do Itupava, podendo até ser em decorrência desse crescimento urbano.

- 3ª etapa – Caminho do Itupava na mira dos bandidos (1996-2005):

Até a privatização da Ferrovia Paranaguá-Curitiba em 1996, o principal meio de acesso para o Parque Marumbi era por trem. Porém, com o aumento significativo das tarifas a partir da concessão da ferrovia pela ALL, resgata-se o Caminho do Itupava como nova via de acesso para chegar à Unidade de Conservação. Apesar do longo percurso, é a maneira mais barata.

Contudo, o alto fluxo de visitantes na região da Serra do Mar, especificamente no Caminho do Itupava, despertou os olhares dos bandidos, acarretando num grande número de assaltos e assassinatos, afugentando as pessoas e colocando em risco a segurança dos visitantes. Esse cenário incentivou a criação do Parque Estadual Serra da Baitaca em 2002.

Nessa etapa continuam surgindo leis e decretos que de certa forma visam a proteção dos recursos naturais da Serra do Mar. E finalmente, tem-se o início do processo de planejamento e implementação do Projeto de Recuperação do Caminho do Itupava (1999), abrindo um novo cenário para o destino e seu entorno.

- 4ª etapa – Caminho do Itupava recuperado (2006-hoje):

Última etapa do processo evolutivo do Caminho do Itupava, etapa essa que teve início em 2006 e perdura até os dias atuais. A finalização do Projeto de Recuperação do Caminho do Itupava abre um novo cenário turístico para a região.

Em 2007 o Instituto Ambiental do Paraná dá início as atividades de operacionalização do uso público e manutenção do Caminho. Algumas ações importantes ocorridas nesse ano podem ser relatadas<sup>22</sup>:

- Início das atividades de atendimento, cadastramento e orientações aos visitantes do Caminho do Itupava, com a implantação de infraestrutura de apoio e instrumentalização básica, viabilidade operacional da gestão do Caminho, com a aquisição e utilização de equipamentos e materiais de divulgação/informação;
- Estabelecimento de duas bases de apoio e recepção públicas em Borda do Campo (Quatro Barras) com a aquisição de um trailer e a construção do Centro de Visitantes na Estrada das Prainhas (Morretes);
- Realização de treinamento para formação de voluntários para os trabalhos de atendimento ao público integrando o Programa de Voluntariado do IAP – VOU;

---

<sup>22</sup> Dados retirados do INSTITUTO AMBIENTAL DO PARANÁ. Relatório Anual de Gestão de Uso Público do Caminho do Itupava: janeiro a dezembro de 2007.

- Fortalecimento das relações interinstitucionais estabelecendo pessoal técnico, métodos e planejamento geral para a gestão do mesmo;

Já no primeiro ano diagnostica-se um fluxo de 17.157 visitantes e nenhuma ocorrência de assaltos ou outros delitos mais graves na região. Percebe-se também o resgate das populações de entorno na utilização do Caminho com fins recreativos e muitas dessas famílias se beneficiando da atividade turística no local.

## 5.2 O CENÁRIO MACRO E MICRO SITUACIONAL DO CAMINHO DO ITUPAVA

Analisado o processo evolutivo do Caminho do Itupava, faz-se necessário o estudo do cenário atual, que se baseia na análise situacional do Caminho do Itupava, tanto no seu contexto externo, assim como, no interno. Diante desse quadro, será elaborada a análise SWOT (DAFO) da situação como um todo.

### 5.2.1 Análise Externa - PESTA

A análise empregada para analisar o cenário externo, se refere à análise dos fatores não controláveis pelo destino, que limitam ou impulsionam seu desenvolvimento. Estes fatores serão agrupados nas seguintes categorias: político, econômico, social, tecnológico e ambiental. A análise destes fatores pode deduzir as condicionantes da atuação do destino, mas não somente no sentido negativo, mas também no sentido de poder ser fonte de oportunidade (BIGNÉ; FONT; ANDREU, 2000, p. 310). No presente trabalho será discutido os cenários a nível Brasil e Estado do Paraná no ano de 2007 e primeiro semestre de 2008.

#### 5.2.1.1 Fatores Políticos

Os fatores políticos podem influenciar sobre a capacidade de atuação do setor turístico em dois níveis: a política nacional e a internacional (BIGNÉ; FONT; ANDREU, 2000, p. 312).

### Cenário Brasileiro<sup>23</sup>

O Brasil tem apresentado abertura de novos mercados para exportação, o que resulta na necessidade de desenvolvimento de novos canais de distribuição, e um maior envolvimento do governo nas negociações, fortalecendo os blocos comerciais como o Mercosul e acordos entre países e demais blocos.

No ano de 2007 o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), demonstrou um crescimento que superou as expectativas. Esse estudo também coloca que o Brasil é considerado uma das futuras potências mundiais, junto a Rússia, Índia e China. Já em relação ao Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), o Brasil se encontra na 63ª posição.

O país continua sofrendo com freqüentes escândalos políticos, fraudes, desvios de verbas públicas, entre outros problemas que resultam em renúncias e cassações de mandatos, prejudicando a imagem do país.

### Cenário Paranaense<sup>24</sup>

Segundo dados do IBGE, o Paraná possui nove municípios entre os 100 primeiros com maior participação no PIB do Brasil. Os municípios são: Maringá, Curitiba, Araucária, Ponta Grossa, Londrina, São José dos Pinhais, Cascavel, Paranaguá e Foz do Iguaçu. No ranking dos Estados, o Paraná encontra-se na 5ª posição.

Além disso, o Estado desempenha uma posição estratégica em relação aos países do Mercosul, uma vez que faz fronteira com dois deles. O fluxo comercial do Estado com os países do bloco econômico ultrapassa US\$1,6 bilhões por ano.

O Programa do Governo de incentivo a micro e pequenas empresas isentou e diminuiu o ICMS a um total de 77% para esses segmentos. Somado ainda o fato de que o governo também tem feito esforços para que empresas instalem-se em municípios carentes oferecendo diversos benefícios fiscais.

---

<sup>23</sup> Informações retiradas do site da Fundação Getúlio Vargas (FVG) e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Acesso em 26/06/2008.

<sup>24</sup> Informações retiradas do site do Governo do Estado do Paraná e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Acesso em 26/06/2008.

Os consumidores também sentem os reflexos nos bolsos. Os produtos da cesta básica, segundo dados do governo do estado, tiveram redução de 12% para 7% no seu ICMS.

#### 5.2.1.2 Fatores Econômicos

A análise do cenário econômico é fundamental por sua grande influência nas organizações do setor turístico. As mudanças podem afetar tanto a demanda turística como a oferta (BIGNÉ; FONT; ANDREU, 2000, p. 317).

#### Cenário Brasileiro<sup>25</sup>

Segundo o estudo “Sondagem Econômica da América Latina” (abril de 2008), da Fundação Getúlio Vargas (FGV), o Brasil é o terceiro país com melhor cenário econômico da América Latina, o primeiro é o Uruguai e o segundo, o Peru.

Ainda segundo este estudo, os analistas apontam a inflação como o maior problema diagnosticado na América Latina, já que esse é o principal fator encontrado na Argentina, Chile, Costa Rica e Peru. O segundo é a falta de competitividade internacional e o terceiro é a falta de mão-de-obra qualificada, seguido do desemprego e da falta de confiança no governo.

Com o Brasil em crescimento os principais reflexos são as reduções das taxas de juros, possibilitando investimentos, nacionais e internacionais.

Entre os principais problemas na economia mundial está a crise nos Estados Unidos, que ocasionou queda nas bolsas de valores do mundo inteiro, já que a economia mundial atualmente é baseada em relações de interdependência, um período de recessão nos Estados Unidos pode resultar, por exemplo, na redução das importações brasileiras.

#### Cenário Paranaense<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> Informações retiradas do site da Fundação Getúlio Vargas (FGV). Acesso em 26/06/2008.

<sup>26</sup> Informações retiradas do site da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e do Conselho Regional de Economia. Acesso em 26/06/2008.

O Paraná até o mês de junho já ofereceu 95.218 novos postos de trabalho, o que corresponde a um crescimento de 9,8% em relação ao mesmo período de 2007. O que faz do Paraná o terceiro estado que mais oferta empregos ficando atrás apenas de São Paulo e Minas Gerais. Os setores que mais contribuíram foram da construção civil, comércio e o setor de serviços.

De acordo com o IPARDES (2006) o turismo é responsável por 95.750 empregos formais nas áreas de alojamento, alimentação, transporte (rodoviário e aéreo), agências de viagens, aluguel de automóveis e atividades recreativas.

Segundo levantamento feito, Curitiba é a 6ª cidade brasileira com maior número de eventos internacionais e ainda segundo dados da FIPE (Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas) é a terceira cidade a receber turistas estrangeiros para fins de negócios.

### 5.2.1.3 Fatores Sociais

Diante da importância do turismo internacional, requer-se considerar as diferenças sociais entre os países (BIGNÉ; FONT; ANDREU, 2000, p. 321).

#### Cenário Brasileiro<sup>27</sup>

A segurança pública no Brasil é uma das maiores preocupações da população. Em relação a esse problema o governo tem montado estratégias para facilitar ativamente a qualificação dos profissionais de segurança pública, auxiliar na construção de sistemas de informações mais adequados e programas de controle à criminalidade, além de incentivos a estudos e pesquisas voltadas a questões de interesse para o combate a criminalidade.

Outro problema em questão é a desigualdade social no Brasil, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) elaborou um levantamento que aponta que os 10% mais ricos concentram 75,4% da riqueza do país. E conclui que mesmo com as mudanças no regime político e no padrão de desenvolvimento, a riqueza permanece pessimamente distribuída entre os brasileiros, e traz como alternativa para mudar esse cenário uma reforma tributária.

---

<sup>27</sup> Informações retiradas do site do Ministério da Justiça, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e do Ministério da Saúde. Acesso em 27/06/2008.

A saúde no Brasil tem sido um problema social de relevante preocupação. A febre amarela atingiu os estados de Goiás, Mato Grosso do Sul, Distrito Federal, Tocantins e oeste de Minas Gerais. Foram registrados cerca de 20 casos, dos quais 10 levaram as vítimas a óbito.

Nos primeiros meses de 2008, o aumento nos casos com suspeita de dengue no Rio Janeiro foram de mais de 35 mil registrados. No Paraná, em 2008, foram notificados 2.835 casos.

### Cenário Paranaense<sup>28</sup>

Os gastos com a saúde estão em torno de R\$505 milhões no estado, que está investindo em construção e recuperação de hospitais, prontos-socorros, postos de saúde e ambulatórios.

Entre os programas sociais o Leite das Crianças é um dos responsáveis pela redução da desnutrição infantil nos municípios paranaenses em até 90%.

Cerca de um milhão de paranaenses que tem um consumo de energia elétrica de até 100 quilowatts por mês tem direito a luz de graça. E a Tarifa Social fornece água e esgoto tratado para 318 mil famílias paranaenses.

Com o programa de desarmamento o governo do Paraná já recolheu e destruiu mais de 33 mil armas.

Segundo avaliação do Ideb (Índice de Desenvolvimento da Educação Básica) o Paraná lidera o ranking nacional de qualidade na educação seguido pelo Distrito Federal e Santa Catarina.

O Paraná conta com a sétima posição no ranking de trabalho infantil, onde crianças e adolescentes trabalham irregularmente, 57% dos casos se concentram no comércio, o que inclui hotéis e restaurantes.

Três cidades paranaenses, incluindo uma da Região Metropolitana de Curitiba, figuram entre as 10 mais violentas do País segundo o estudo "Mapa da Violência dos Municípios Brasileiros em 2008", da Rede de Informação Tecnológica Latino-Americana (Ritla), são elas Foz do Iguaçu (5º lugar), Guaíra (7º lugar) e Tunas do Paraná (10º lugar). No ranking das capitais, Curitiba é a 7ª colocada.

---

<sup>28</sup> Informações retiradas do site da Secretaria do Estado da Educação, da Universidade Federal do Paraná do site: [www.bernparana.com.br](http://www.bernparana.com.br). Acesso em 27/06/2008.

#### 5.2.1.4 Fatores Tecnológicos

##### Cenário Brasileiro<sup>29</sup>

No ano de 2006, o PIB do Brasil foi de R\$ 2.322.818,00, e o investimento total, somando os investimentos públicos e empresariais em ciência e tecnologia resultou num total de R\$ 31.497,50.

As atividades industriais com maior taxa de inovação foram a de fabricação de caminhões e ônibus (72,50%); fabricação de maquinário para escritório e equipamentos de informática (71,20%); fabricação de geradores, transformadores e motores elétricos (69,20%); fabricação de material eletrônico básico (61,70%).

Esse estudo diz que apesar do aumento da taxa de inovação, o esforço inovativo diminuiu, tanto em termos de número de empresas, quanto em valores de investimentos em 2006. O que significa que aumentou o número de empresas inovadoras, mas diminuiu o percentual daquelas que realizaram atividade inovativa.

Uma das inovações tecnológicas mais recentes foram as transmissões da TV digital, que tiveram início em dezembro de 2007, na grande São Paulo, seguida por Belo Horizonte e Rio de Janeiro. O Brasil é o único dos países ditos emergentes que financiou parte das pesquisas para esse tipo de transmissão e recepção de sinais.

##### Cenário Paranaense<sup>30</sup>

O estado do Paraná conta com diversas entidades de desenvolvimento científico e tecnológico. Entre elas pode-se citar o Centro Federal de Educação Tecnológica do Paraná, o Centro de Integração de Tecnologia do Paraná e o Centro de Design do Paraná. O governo viabiliza a oferta de programas de qualificação e aperfeiçoamento profissional nas unidades do SENAI/PR e do SENAC/PR, atendendo demandas nacionais, estaduais e locais por meio de projetos com instituições públicas e privadas (GOVERNO DO PARANÁ, 2006).

As empresas estão dispostas a investir em alta tecnologia para garantir sua participação no mercado e o governo tem apoiado tal postura, no mês de junho de

---

<sup>29</sup> Informações retiradas do site do Ministério da Ciência e Tecnologia e do portal de notícias da Globo. Acesso em 29/06/2008.

<sup>30</sup> Informações retiradas do site do Instituto de Tecnologia do Paraná e da Secretaria de Estado da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior. Acesso em 29/06/2008.

2007 foi iniciado o Programa Estadual de Apoio às Incubadoras Tecnológicas, que tem como objetivo dar suporte às empresas que desenvolvem produtos inovadores para que elas conquistem mais espaço no mercado e proporcionem mais empregos e renda.

#### 5.2.1.5 Fatores Ambientais

##### Cenário Brasileiro<sup>31</sup>

O Ministério do Meio Ambiente tem se empenhado em três fatores: combate ao desmatamento nos biomas, recuperação e uso sustentável da diversidade biológica e aumento das áreas protegidas. Para isso foram utilizadas estratégias de articulação de políticas específicas para cada bioma, organização de espaços de participação social, reforma institucional do setor florestal e ampliação do conhecimento sobre a biodiversidade.

Dentre os principais resultados obtidos na Mata Atlântica nos últimos quatro anos, está a sanção da Lei da Mata Atlântica, que teve como principal reflexo redução de 75% na taxa de desmatamento neste bioma; a criação de mais de 226 mil hectares de Unidades de Conservação nos ecossistemas mais ameaçados do bioma, como as matas de araucárias, as florestas do sul da Bahia e os campos naturais da região Sul do Brasil. Isso significa que nos últimos quatro anos a área protegida praticamente dobrou. Investimento de 17 milhões no apoio a organizações da sociedade civil que realizaram projetos de conservação e recuperação no bioma.

O Programa de Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia (Proecotur) concentra sua atuação nos pólos ecoturísticos amazônicos e auxilia os estados da Amazônia Legal a fortalecerem empresas turísticas e a capacitarem trabalhadores do setor. Nos últimos quatro anos de execução do Proecotur, foram consolidados estudos para planejamento das atividades turísticas e para a criação de novas áreas protegidas, assim como o planejamento do manejo e uso público de UCs existentes e financiamento de pequenas infra-estruturas públicas, para melhor conservar atrativos naturais e áreas de recepção turística.

---

<sup>31</sup> Informações retiradas do site do Ministério do Meio Ambiente. Acesso em 26/06/2008.

O Brasil foi o primeiro país da América Latina a elaborar um plano para assegurar o uso racional da água até 2020. O Plano Nacional de Recursos Hídricos (PNRH) atende ao compromisso assumido pelo país junto à Organização das Nações Unidas na Cúpula Mundial de Joanesburgo para o Desenvolvimento Sustentável. O plano é um dos instrumentos da Política Nacional de Recursos Hídricos, cujo objetivo é garantir à atual e às futuras gerações a necessária disponibilidade de água, em padrões de qualidade adequados aos seus múltiplos usos.

O Brasil é o único país do mundo que possui um programa de biocombustíveis renováveis capaz de funcionar sem subsídios permanentes. O etanol, em particular, deverá assumir um papel importante na mudança da matriz energética mundial.

O MMA desenvolveu, entre 2004 e 2006, oito projetos de pesquisa, cujo tema foi “Mudanças Climáticas e seus Efeitos sobre a Biodiversidade Brasileira”. Eles abordaram a vulnerabilidade de determinadas regiões do país e medidas de adaptação à mudança do clima. Traçaram um perfil da evolução do clima no Brasil e projetaram possíveis cenários para os próximos 100 anos (de 2010 a 2100). Também sugeriram efeitos da elevação do nível do mar e apresentaram indicadores para aferir as mudanças climáticas com mais precisão. O objetivo foi consolidar uma cultura de prospecção permanente do conhecimento científico que sirva de subsídio para a elaboração de políticas públicas direcionadas ao aquecimento global e seus múltiplos efeitos.

### Cenário Paranaense<sup>32</sup>

As diretrizes da política ambiental do Paraná têm como premissa o desenvolvimento sustentável, o desenvolvimento econômico e equilíbrio ambiental voltado à promoção social. Também fazem parte: a transversalidade, a política ambiental nas ações de todo o governo, a participação social, envolvimento e compromisso da sociedade para com as políticas e ações locais visando a sustentabilidade do ambiente global, o fortalecimento dos órgãos ambientais governamentais e a educação ambiental.

---

<sup>32</sup> Informações retiradas do site do Instituto Ambiental do Paraná. Acesso em 27/06/2008.

Das ações dirigidas para o meio ambiente no estado do Paraná, pode-se citar o zoneamento ecológico e econômico que funciona como instrumento de organização, planejamento e gerenciamento em relação ao uso e ocupação do território paranaense e dos seus recursos naturais.

O Programa Nacional de Meio Ambiente (PNMA II) tem como finalidade estimular a adoção de práticas sustentáveis entre os diversos setores cujas atividades impactam o meio ambiente.

O programa Município Verde que tem como objetivo a implementação de ações de licenciamento, monitoramento e fiscalização ambiental das atividades econômicas com o envolvimento dos municípios. E o Programa Bacia Azul, que monitora a qualidade dos recursos hídricos e atmosféricos por meio de medições em campo e análises laboratoriais.

Atualmente restam apenas 0,8% da área originalmente coberta pelos pinheirais na mata de araucária paranaense. Segundo a Lista Vermelha de Espécies Ameaçadas, elaborada pela IUCN (União Mundial para a Natureza), a fauna paranaense tem 41 animais ameaçados de extinção em escala planetária.

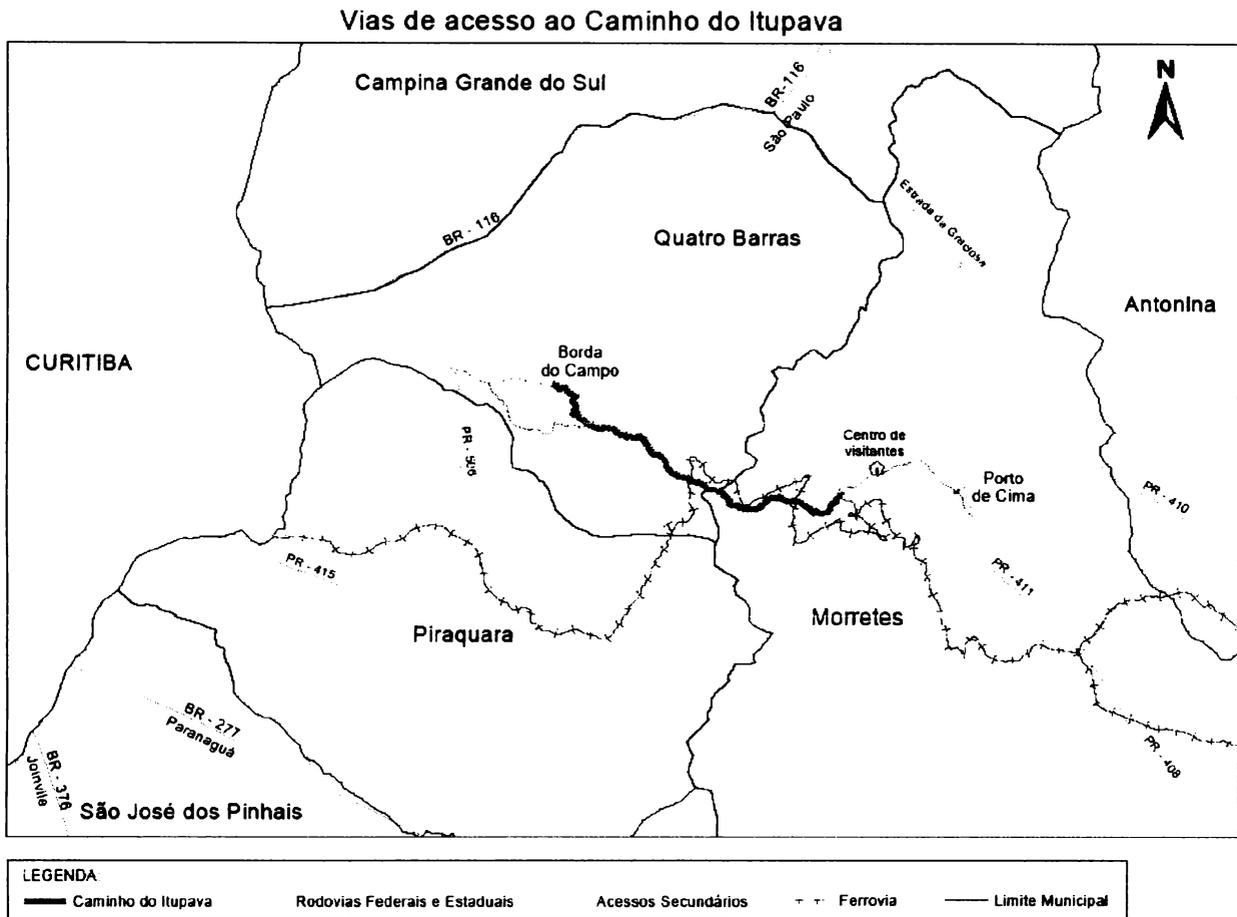
### 5.2.2 Análise Interna

A finalidade da análise interna no contexto do planejamento de destinos é identificar as fortalezas e debilidades do destino e dos setores no seu desenvolvimento. Um aspecto importante deste tipo de análise é a identificação das vantagens competitivas, quer dizer, analisar aquelas questões que os setores e o próprio destino oferecem de forma diferenciada, atrativa e com qualidade, em relação a seus competidores. Possuir uma vantagem competitiva e de diferencial, proporciona uma base clara e orientação no processo de planejamento (BIGNÉ; FONT; ANDREU, 2000, p. 329).

O destino Caminho do Itupava apresenta características que raramente encontra-se em outras áreas naturais. São singularidades que fazem dele um potencial ecoturístico no âmbito do Estado do Paraná e do Brasil. Porém o uso público deve ser focalizado para que sejam minimizados os impactos ambientais. A seguir, será apresentada uma análise interna do destino Caminho do Itupava.

### 5.2.2.1 Acesso

Existem duas possibilidades de acesso ao Caminho do Itupava, uma delas pelo município de Quatro Barras (pelo Distrito de Borda do Campo) e outra pelo município de Morretes (pelo Distrito de Porto de Cima).



**FIGURA 7 – MAPA DE ACESSO DO CAMINHO DO ITUPAVA**  
 FONTE: SEMA/Programa Pró-Atlântica, 2006.

#### Sentido Borda do Campo - Quatro Barras:

O acesso por Quatro Barras é facilitado pela conservação das vias de acesso e sinalização ao município. O maior trecho se dá em vias pavimentadas dando condições de acesso a todos os meios de transporte. Não há pedágios e no ponto de chegada, em Borda do Campo, o visitante tem a sua disposição estacionamentos

particulares. Os principais meios de acesso por Quatro Barras são:

- Ônibus de linha (por Curitiba):

No Terminal Guadalupe, no centro de Curitiba, o visitante pode pegar o ônibus intermunicipal para Quatro Barras (via BR 116 - sentido São Paulo), e no Terminal Central em Quatro Barras desembarcar e pegar outro ônibus sentido Borda do Campo e descer no ponto final. A entrada do Caminho está localizada a 400 metros dali. O percurso de Curitiba até a chegada no Caminho dura em média 01 hora e meia, e as saídas dos ônibus, tanto de Curitiba assim como de Quatro Barras, nos finais de semana, são de hora em hora.

- Outros meios de transporte (automóvel, van, bicicleta e a pé):

O visitante pode seguir para Quatro Barras pela BR-116, sentido São Paulo e, dali, seguir as placas indicativas para Borda do Campo. De Curitiba ao início do Caminho, são aproximadamente 40 quilômetros.

Sentido Prainhas - Morretes:

O acesso por Morretes também é facilitada pela ótima conservação das vias de acesso e sinalização ao município. Até o distrito de Porto de Cima o trecho é pavimentado. Deste ponto até a entrada do Caminho, pela Estrada das Prainhas, há um trecho sem pavimentação, dificultando até num certo trecho a passagem de meios de transporte mais pesados, como ônibus. As principais opções de acesso por Morretes são:

- Ônibus de linha (por Curitiba):

Na Rodoferroviária, no centro de Curitiba, o visitante pode pegar o ônibus da Viação Graciosa para Morretes, via Estrada da Graciosa, e desembarcar em Porto de Cima, na entrada da Estrada de Prainhas. Desse ponto até o Centro de Visitantes são 04 km a pé. O ônibus possui apenas um horário de saída, às 07h45 da manhã.

Outra opção é o visitante pegar o ônibus na Rodoferroviária em Curitiba, pela mesma viação, sentido Morretes, porém via BR 227, e descer na Rodoviária

de Morretes, no centro da cidade. Nesse ponto, o visitante tem a opção de pegar táxi ou ônibus até Porto de Cima. De Morretes até Porto de Cima são 10 km.

HORÁRIO	SERVIÇO	PREÇO	PERÍODO	TEMPO DE VIAGEM
07:00	Intermediário	R\$ 14,18	Todos os dias	01h20min
07:45	Via Graciosa	R\$ 13,73	Todos os dias	01h35min
11:30	Intermediário	R\$ 14,18	Todos os dias	01h20min
12:00	Intermediário	R\$ 14,18	Todos os dias	01h20min
14:15	Intermediário	R\$ 14,18	Todos os dias	01h20min
16:30	Intermediário	R\$ 14,18	Todos os dias	01h20min
18:55	Intermediário	R\$ 14,18	Sex., Sáb., Dom. e Feriados	01h20min
19:00	Semidireto	R\$ 14,18	Todos os dias	01h20min
21:00	Semidireto	R\$ 14,18	Sextas	01h20min
23:00	Intermediário	R\$ 14,18	Todos os dias	01h20min

**QUADRO 10 – HORÁRIO DOS ÔNIBUS DA VIAÇÃO GRACIOSA SENTIDO CWB – MORRETES**  
 FONTE: Viação Graciosa, jun./2008.

• Outros meios de transporte por Curitiba (automóvel, van, bicicleta):

O acesso para chegar a Morretes, de quem sai de Curitiba, se dá pela BR 277 e em seguida pela PR 408 até Porto de Cima, à cerca de 78 km da capital. A rodovia federal está em ótimo estado de conservação, porém é pedagiada pela Ecovia.

Outra opção é o visitante partir pela BR-116 (sentido São Paulo), a 37 km de Curitiba, e descer a Serra do Mar pela Estrada da Graciosa (PR 410) até Porto de Cima. Não há pedágio por essa rodovia.

1	Automóvel Caminhonete Camioneta Furgão	Eixo 2	11,40
2	Caminhão Leve Caminhão-Trator Furgão	Eixo 2	19,20
2a	Ônibus 2 Eixos	Eixo 2	22,80
3	Automóvel Camioneta ou Caminhonete com semi-reboque	Eixo 3	17,10
4	Caminhão Caminhão-Trator Caminhão-Trator com semi-reboque	Eixo 3	28,80
4 <sup>a</sup>	Ônibus 3 Eixos	Eixo 3	34,20
5	Automóvel Camioneta ou Caminhonete com Reboque	Eixo 4	22,80
6	Caminhão e/ou Caminhão-Trator com semi-reboque	Eixo 4	38,40

7	Caminhão com Reboque Caminhão-Trator	Eixo 5	48,00
8	Caminhão com Reboque Caminhão-Trator com semi-reboque	Eixo 6	57,60
9	Motocicleta Motoneta Bicicletas com motor	Eixo 2	5,70

**QUADRO 11 – TARIFAS DE PEDÁGIO COBRADAS PELA CONCESSIONÁRIA ECOVIA**

FONTE: Ecovia, jun./2008.

• Ferrovias:

Na Rodoferroviária, no centro de Curitiba, o visitante pode pegar o trem ou a litorina e desembarcar na Estação Ferroviária no centro de Morretes. O tempo de percurso é de aproximadamente 03 horas. Dali o visitante pode pegar uma condução (táxi ou ônibus) até Porto de Cima.

<b>PARTIDA (sentido Paranaguá)</b>	<b>TREM</b>	<b>LITORINA</b>	<b>TREM</b>	<b>LITORINA</b>
Curitiba	08h15	09h15	08h15	09h15
Marumby	10h35	11h35	10h35	11h35
Morretes	11h15	12h15	11h15	12h15
Paranaguá*	Sem circulação	Sem circulação	12h15	Sem circulação
<b>RETORNO (sentido Curitiba)</b>	<b>TREM</b>	<b>LITORINA</b>	<b>TREM</b>	<b>LITORINA</b>
Paranaguá*	Sem circulação	Sem circulação	14h00	Sem circulação
Morretes	15h00	14h30	15h (sábados) 16h (domingos)	14h30
Marumby	15h40	16h10	15h40	16h10
Curitiba	18h00	17h30	18h00	17h30

\* O trem circula somente aos domingos até Paranguá.

**QUADRO 12 – HORÁRIOS DE SAÍDAS DOS TRENS DA SERRA VERDE EXPRESS**

FONTE: Serra Verde Express, jun./2008.

### 5.2.2.2 Demanda / Segmentos

Com privilegiada localização, em meio a Serra do Mar, o Caminho do Itupava é procurado por adeptos ao turismo em áreas naturais, especialmente do ecoturismo. Atividades como o *hiking*, o *trekking* e a observação de fauna e flora

fazem parte do segmento do ecoturismo e que são realizadas no Caminho do Itupava.

De uma maneira geral, os visitantes procuram o contato com a natureza através da caminhada, que leva em média 6h à 10h o percurso entre Quatro Barras e Morretes. Ou, para aqueles aventureiros, o acampamento em meio à floresta. O Caminho do Itupava também é procurado por aqueles que pleiteiam conhecer melhor a história do Paraná. Tem-se notado uma procura crescente por grupos organizados, como, por exemplo, grupos de escoteiros e de Igreja. Treinamentos de Corpo de Bombeiros e outros grupos de Socorros, cada vez mais estão procurando o Caminho do Itupava para esse tipo de atividade.

#### 5.2.2.3 Perfil atual do visitante<sup>33</sup>

Após a conclusão do Projeto de Recuperação do Caminho do Itupava, o Instituto Ambiental do Paraná assumiu a gestão do destino. Somente no ano de 2007, passaram pelo Caminho do Itupava 17.157 visitantes cadastrados, orientados e monitorados pela equipe de gestão do IAP, número esse considerado elevado (e preocupante) para o primeiro ano de trabalho do poder público. Tal uso público apresenta as seguintes características:

- Média mensal de 1.430 visitantes;
- 64% acessaram o Caminho pela Base Borda do Campo (11.019 visitantes) e 36% pela Base Prainhas – Morretes (6.138);
- O mês de maior fluxo ocorreu em setembro com 2.428 visitantes;
- O dia com maior fluxo também ocorreu no mês de setembro, no dia 07, feriado de Independência do Brasil, totalizando 799 visitantes/dia;
- Os dias da semana com maior fluxo ocorrem nos finais de semana, sendo os sábados na Base Borda e domingos na Base Prainhas;
- Dos 17.157 visitantes que o Caminho do Itupava recebeu no ano de 2007, 16.716 são de procedência do próprio Estado do Paraná (10.843 cadastrados na base Borda e 5.873 em Prainhas), 316 de outros Estados do Brasil (145 cadastrados em Borda do Campo e 171 em Prainhas) e 125 são estrangeiros (31 cadastrados em Borda e 94 em Prainhas);

---

<sup>33</sup> Dados retirados do INSTITUTO AMBIENTAL DO PARANÁ. **Relatório Anual de Gestão de Uso Público do Caminho do Itupava: janeiro a dezembro de 2007.**

- Dos visitantes provenientes do Estado do Paraná, ou seja, 16.716 visitantes, 70,60% são da capital Curitiba (11.815 residentes) e 22,60% são da Região Metropolitana de Curitiba (3.777 residentes) e os 1.124 visitantes restantes, que totalizam 6,80% são de outros municípios do Paraná;
- Dos municípios da região metropolitana de Curitiba, os cinco maiores emissores de visitantes são: Quatro Barras, Colombo, São José dos Pinhais, Piraquara e Pinhais;
- Dos 316 provenientes de outros Estados do Brasil, destacam-se os três Estados como maiores emissores: São Paulo (146), Santa Catarina (66) e Rio Grande do Sul (51);
- Dos 125 visitantes oriundos de outros países, a maioria é australianos (36), seguidos pelos alemães (16) e americanos (14);
- O meio de acesso mais utilizado, para acessar o Caminho do Itupava pela Base Bordam é o ônibus de linha Curitiba – Quatro Barras – Borda do Campo, seguido pelo automóvel e vans;
- Pela Base Prainhas, o automóvel é meio de acesso mais utilizado, seguido de “a pé” e moto;
- A faixa etária é bastante variada, se concentrando dos 12 aos 50 anos, sendo a faixa compreendida dos 21 aos 30 anos a mais significativa;
- Somando-se o fluxo de visitantes pelas duas bases, o conjunto de atividades realizadas estabelece as seguintes conclusões: 36% percorrem todo o Caminho, 18% utilizam o Caminho para acessar o P.E. Pico do Marumbi, 12% utilizam o Caminho para acessar o Salto dos Macacos e 10% o utilizam para acessar a Casa do Ipiranga, ou seja, 100% dos visitantes utilizam o Caminho do Itupava, seja para percorrê-lo inteiro ou simplesmente acessar algum atrativo por ele;
- 66% do fluxo total são do sexo masculino (11.383 visitantes) e 33,5% do sexo feminino (5.774);

#### 5.2.2.4 Gestão do Caminho do Itupava

Por estar inserida em três Unidades de Conservação Estaduais, a responsabilidade da gestão direta do Caminho do Itupava cabe a Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos através do Instituto Ambiental do

Paraná, órgão responsável pelas Unidades de Conservação Estaduais. Pelo trecho do Caminho do Itupava no município de Quatro Barras a jurisdição é de competência do Escritório Regional de Curitiba (IAP/ERCBA) e pelo município de Morretes é dado pelo Escritório Regional do Litoral (IAP/ERLIT), através do Escritório Local de Morretes (IAP/ELMOR).

Dentro do Termo de Cooperação Técnica (2001) assinado no processo do Projeto de Revitalização, cabem também as prefeituras municipais de Quatro Barras e Morretes a responsabilidade na gestão do mesmo, cabendo a elas a contratação de 02 funcionários fixos nas Bases.

Outros órgãos públicos também trabalham no planejamento das ações no Caminho do Itupava. São elas: Secretaria de Estado do Turismo, Secretaria de Estado da Cultura e Secretaria de Estado de Segurança Pública através do Batalhão da Polícia Ambiental Força Verde.

#### 5.2.2.5 Infra-estrutura disponível e funcionamento

Pode-se fazer o caminho durante qualquer hora e dia da semana, porém recomenda-se que o visitante opte em começar a fazer a caminhada de quinta-feira a domingos e feriados, das 8h00 às 18h00. Nesse período o visitante poderá contar com os serviços disponibilizados pelo IAP nos centros de entrada do atrativo (em Quatro Barras e Morretes), incluindo a recepção, atendimento, orientação, cadastramento e monitoramento, ações voltadas para a segurança dos visitantes.

Durante o percurso do Caminho do Itupava, ou seja, nos 16 km de caminhada em meio a Serra, não há banheiros e nem serviço de alimentação e hospedagem. O visitante deve levar seu próprio lanche. Recomenda-se não acampar no percurso do atrativo, no momento ainda não há regulamentação para tal atividade. As opções de hospedagem concentram-se nos municípios de Quatro Barras e Morretes.

Atualmente o Caminho do Itupava conta com duas bases localizadas nos pontos de entrada do atrativo. Em Quatro Barras, no distrito de Borda do Campo, há um *trailer* na entrada do atrativo, esse *trailer* funciona de quinta-feira a domingo e feriados, das 8h00 às 18h00. O *trailer* possui 10 m<sup>2</sup> distribuídos numa pequena sala de recepção e atendimento público. O local é equipado com televisão e DVD, energia elétrica, água e telefone fixo. Na base fica disponível um carro com tração

nas rodas para transporte em caso de emergência e equipado com rádio para comunicação entre bases do IAP, BPAMB-FV, Polícia e Bombeiros.

Já na base de Morretes, no distrito de Porto de Cima, foi construído um Centro de Visitantes, o serviço de atendimento, orientação, cadastramento e monitoramento ocorre durante toda semana 24 horas por dia. O Centro de Visitantes conta com 300 m<sup>2</sup>, nele o visitante encontra num mini-auditório, espaço este para palestras, mini-curso e para o público em geral assistir o DVD educativos e sobre o Caminho do Itupava e, no piso superior se concentra a parte administrativa do Centro. No local também há banheiros feminino, masculino e para portadores de necessidades especiais. Há chuveiros na parte externa, espaço para voluntários e pesquisadores com banheiro, quarto e banheiro. E também um espaço para o gerente, com quarto, banheiro e cozinha. O Centro possui antena de rádio-comunicação para comunicação entre bases do IAP, BPAMB-FV, Polícia e Bombeiros. Na base também fica disponível um carro com tração nas rodas para transporte em caso de emergência.

#### 5.2.2.6 Recursos Humanos

O atendimento público no Caminho do Itupava é prestado pelos técnicos do Instituto Ambiental do Paraná para dirimir dúvidas dos visitantes referentes à caminhada, repassando material (*folders*) e informações, preenchendo cadastros, monitorando o fluxo de visitantes, serviços de manutenção de trilha, auxílio em caso de emergência e para aqueles visitantes que optarem, realizando a projeção de um vídeo sobre o Caminho. Para esse trabalho, o IAP coloca a disposição 03 funcionários em tempo integral: 01 coordenador geral pela IAP/DIBAP/DUC, 01 gerente pelo IAP/ERCBA para Quatro Barras e 01 gerente pelo IAP/ERLIT/ELMOR para Morretes.

Para auxiliar no gerenciamento do atrativo nas duas bases, o IAP conta com a participação de voluntários do Programa de Voluntários - VOU do IAP para recepção, atendimento, cadastro, atividades de educação ambiental, monitoramento e manutenção do Caminho.

Na base em Quatro Barras há um estagiário disponibilizado pela Prefeitura Municipal e na base em Morretes o serviço é complementado através de porteiros da própria região contratados pelo IAP. O número de técnicos e voluntários varia de

acordo com o dia da semana, mas em média é composta de 01 à 05 pessoas por base.

#### 5.2.2.7 Divulgação do Caminho do Itupava

O uso público no local decorre de uma demanda espontânea. Há que se destacar que a divulgação tem sido realizada principalmente de modo inter-pessoal, sendo os meios habituais de marketing e incentivos pouco utilizados.

O atrativo Caminho do Itupava conta com diversos sites não-oficiais disponibilizados na internet de modo não organizado, muitos deles com informações errôneas. A Associação Caiguava de Pesquisas, em abril de 2007, elaborou um documento intitulado “Dossiê Baitaca”. Nesse estudo, entre outros objetivos, foi levantado como o Caminho do Itupava é visto pela comunidade eletrônica. Nesse sentido, investigaram-se nos serviços de busca na internet entradas referentes à “Caminho do Itupava”. Constatou-se o grande “interesse no potencial turístico” dessa região nos sites. Com exceção de alguns artigos técnico-científicos, de interesse limitado para o grande público, a grande maioria dos sites trata, comercialmente ou informativamente, da divulgação do Itupava do ponto de vista turístico. O conteúdo agregado a estes sites, no entanto é baixo. No total foram encontradas 118 citações a cerca do Caminho do Itupava. O quadro a seguir demonstra detalhadamente os resultados:

Científico/técnico	Artigos científicos, TCU, Secretaria da Cultura.	17	<b>14,40%</b>
Comercial	Anúncios de lojas de pousadas, caminhadas guiadas, livros.	11	<b>9,33%</b>
Informativo	Blogs ou similares, matérias jornalísticas, informações municipais ou estaduais sobre o Caminho, Parque da Baitaca.	90	<b>76,27%</b>
<b>TOTAL</b>		<b>118</b>	<b>100%</b>

**QUADRO 13 – ENTRADAS NA INTERNET SOBRE “CAMINHO DO ITUPAVA”**

**FONTE:** Associação Caiguava de Pesquisas, 2007, p. 21.

Quanto ao material impresso, o Caminho do Itupava conta com: folder específico do local distribuído somente nas bases e em feiras e congressos; folders

de divulgação dos municípios onde promovem o atrativo; livro sobre o destino com distribuição restrita nas bases. Além disso, foram elaborados dois DVDs sobre o Caminho do Itupava, sendo um de uso institucional e outro para turistas, repassados quando de interesse dos visitantes.

O Caminho do Itupava é comercializado principalmente por agências especializadas em ecoturismo e turismo de aventura de Curitiba e da região metropolitana, de maneira não organizada. Os pacotes geralmente incluem somente transporte, lanche e guia de turismo (não da região). Normalmente a administração do atrativo não possui ciência desses grupos.

#### 5.2.2.8 Financeiro

Os custos mensais para manter as duas Bases de entrada do Caminho do Itupava são bastante variados, ele dependerá do número de técnicos envolvidos no mês, assim como, o número de voluntários. Quanto mais pessoas envolvidas mais custos com alimentação, transporte e seguro contra acidentes. Todos os investimentos e custos de manutenção nas bases e do caminho provêm do cofre público, através do Instituto Ambiental do Paraná.

Já para o visitante do Caminho do Itupava, o acesso é gratuito. O visitante, optando em realizar a visita de forma particular, terá custos com transporte, alimentação e, se preferir, contratar condutores e se hospedar nas inúmeras pousadas ou campings. Caso a opção seja por pacotes de agências de viagens, o custo médio diário (sem pernoite) varia de R\$70,00 a R\$110, 00 o pacote completo.

### 5.3 ANÁLISE DAFO / SWOT

A análise DAFO é muito útil para resumir a análise interna e combiná-lo com os fatores-chave da análise externa do ambiente. A seguir, a matriz SWOT:

OPORTUNIDADES (externo)	AMEAÇAS (externo)
<b>Político</b>	
<p><b>Brasil:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ PIB com crescimento acima das expectativas;</li> <li>▪ Novos mercados de exportação e canais de distribuição;</li> <li>▪ Fortalecimento de blocos comerciais.</li> </ul> <p><b>Paraná:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 9 municípios entre os que tem maior PIB no país;</li> <li>▪ Posição estratégica em relação aos países do Mercosul;</li> <li>▪ Isenção de ICMS para 77% das micro e pequenas empresas.</li> </ul>	<p><b>Brasil:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Escândalos políticos;</li> <li>▪ Desvio de verbas públicas.</li> </ul>
<b>Econômico</b>	
<p><b>Brasil:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brasil ocupa a 3ª posição na América Latina no cenário econômico;</li> <li>▪ Redução de taxas de juros que possibilitam investimentos.</li> </ul> <p><b>Paraná:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 3º estado que mais oferta empregos no país;</li> <li>▪ Curitiba é a 6ª cidade brasileira em número de eventos internacionais;</li> <li>▪ Curitiba é a 3ª cidade brasileira em número de turistas estrangeiros que fazem turismo de negócios.</li> </ul>	<p><b>Brasil:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inflação;</li> <li>▪ Falta de competitividade internacional;</li> <li>▪ Falta de mão-de-obra qualificada;</li> <li>▪ Desemprego;</li> <li>▪ Falta de confiança no governo.</li> </ul>
<b>Social</b>	
<p><b>Brasil:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Qualificação dos profissionais de segurança pública;</li> <li>▪ Programas de combate a criminalidade.</li> </ul> <p><b>Paraná:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ O estado investiu R\$505 milhões em construções e recuperação de hospitais, pronto-socorros, postos de saúde e ambulatórios;</li> <li>▪ 90% na redução da desnutrição infantil;</li> <li>▪ O Paraná lidera o ranking nacional na educação básica.</li> </ul>	<p><b>Brasil:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Riqueza mal distribuída;</li> <li>▪ Epidemias (febre amarela e dengue).</li> </ul> <p><b>Paraná:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ O Paraná está na 7ª posição no ranking de trabalho infantil no Brasil;</li> <li>▪ 3 cidades paranaenses estão entre as 10 mais violentas do país.</li> </ul>
<b>Ambiental</b>	
<p><b>Brasil:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Combate ao desmatamento;</li> <li>▪ Aumento das áreas protegidas;</li> <li>▪ Desenvolvimento do Proecotur na Amazônia;</li> <li>▪ Programa para uso racional dos recursos hídricos;</li> <li>▪ Biocombustíveis.</li> </ul>	<p><b>Brasil:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Desmatamento;</li> <li>▪ Falta de recursos para manter áreas protegidas.</li> </ul> <p><b>Paraná:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Restam apenas 0.8% de Mata de Araucária preservada no estado do Paraná.</li> </ul>

<b>Paraná:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zoneamento ecológico e econômico para o planejamento;</li> <li>▪ Ações agrárias e fundiárias para melhoria da qualidade de vida rural;</li> <li>▪ Fiscalização ambiental das atividades econômicas;</li> <li>▪ Monitoramento dos recursos hídrico e atmosféricos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A fauna paranaense tem 41 animais ameaçados de extinção planetária.</li> </ul>
<b>PONTOS FORTES (interno)</b>	<b>PONTOS FRACOS (interno)</b>
<b>Demanda / segmentos</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dada a sua localização, o atrativo é procurado por adeptos ao turismo em áreas naturais, especificamente do ecoturismo e turismo de aventura.</li> <li>▪ Atinge várias faixas etárias de público, desde jovens até mais idosas;</li> <li>▪ Presença marcante do público feminino no atrativo;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geralmente, as pessoas vão despreparadas, sem condicionamento físico adequado para a caminhada;</li> </ul>
<b>Produto / serviços</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Destino localizado na Região Metropolitana de Curitiba;</li> <li>▪ Fácil acesso por Quatro Barras e Morretes;</li> <li>▪ Vários atrativos naturais e históricos ao longo do Caminho;</li> <li>▪ Local de grande importância ambiental, histórica e arqueológica;</li> <li>▪ Considerado um dos primeiros caminhos coloniais do Estado do Paraná;</li> <li>▪ Floresta Atlântica na faixa da Serra do Mar tombado pela Unesco;</li> <li>▪ Contempla 03 Unidades de Conservação ao longo de seu percurso;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Falta de conservação de alguns monumentos históricos ao longo do Caminho do Itupava;</li> <li>▪ Acampamentos irregulares ao longo do trajeto, causando impactos ao meio ambiente;</li> <li>▪ Poucas pessoas conhecem o Caminho do Itupava através da sua importância histórica;</li> </ul>
<b>Operacional / Responsabilidades</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Responsabilidade dada ao IAP;</li> <li>▪ Presença de funcionários públicos do IAP nas bases para o gerenciamento da área;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pouco envolvimento das outras instituições públicas no processo de planejamento e gestão da área;</li> </ul>
<b>Operacional / Funcionamento / Infra-estrutura</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Infra-estrutura básica disponível nas duas entradas para atendimento aos visitantes;</li> <li>▪ Infra-estrutura de facilidades de acesso, por exemplo, pontes e passarelas nos pontos mais difíceis da trilha;</li> <li>▪ CV Prainhas: espaço disponível para palestras, voluntários e pesquisadores;</li> <li>▪ Comunicação via-rádio entre as bases e entre outros órgãos em caso de emergência;</li> <li>▪ Carros com tração nas 4 rodas, disponíveis nas bases para emergências;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Seria necessário serviço nas duas bases todos os dias da semana;</li> <li>▪ Necessidade da construção de um Centro de Visitantes na base Borda do Campo;</li> <li>▪ Caminho longo, sem serviços de banheiros e lanchonetes;</li> </ul>
<b>Recursos Humanos</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Participação ativa de voluntários do Programa IAP/VOU;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poucos funcionários públicos disponíveis para ficar nas bases;</li> </ul>
<b>Marketing e Vendas</b>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Possui material de divulgação como folder, livro e DVDs;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Marketing não planejado, resultando em informações errôneas;</li> <li>▪ Falta de conhecimento da administração dos grupos organizados por agências;</li> </ul>
<b>Financeiro</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Acesso gratuito (sem taxas) para os visitantes;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ O IAP, responsável pela área, sofre pela falta de recursos financeiros;</li> </ul>
<b>Outros</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Benefícios econômicos para as populações locais em decorrência do alto fluxo de visitantes, resultando em novas oportunidades de emprego e renda;</li> <li>▪ Melhoria na segurança: nenhuma ocorrência de roubo ou qualquer outro delito em dois anos;</li> <li>▪ Cadastro como ferramenta de monitoramento do fluxo;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Impacto ambiental gerado pelo alto fluxo de visitantes;</li> <li>▪ Atividade de risco dado pela sua extensão e grau de dificuldade;</li> <li>▪ Pouco envolvimento da população de entorno no processo de planejamento;</li> </ul>

**QUADRO 14 – ANÁLISE ESTRATÉGICA**

FONTE: o autor (2008).

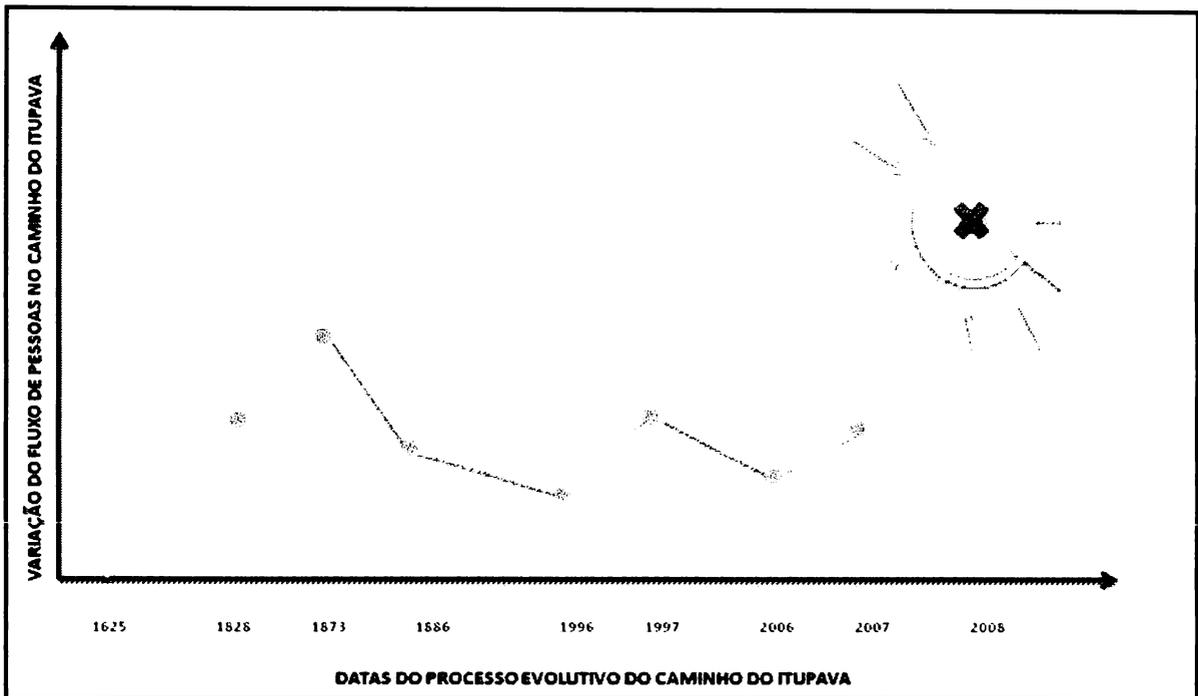
## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O modelo proposto por Butler (1980) sobre o ciclo de vida de um destino turístico, é baseado no número de turistas incrementado a uma determinada área à um certo tempo decorrido para este incremento (FILHO, 2006, p. 77). No quadro a seguir serão apresentados os principais fatos coletados na pesquisa que acarretaram a variação no fluxo de pessoas no Caminho do Itupava durante as quatro fases do processo evolutivo do destino:

<b>DATAS</b>	<b>ACONTECIMENTOS</b>	<b>VARIAÇÃO</b>
1625-1650	Abertura da trilha	↑
1769-1772	Abertura da trilha para o trânsito de muares	↑
1842	Término do calçamento	↑
1870	Surge a escalada no Paraná (Conjunto Marumbi)	↑
1873	Abertura da Estrada da Graciosa	↓
1886	Abertura da Ferrovia Paranaguá-Curitiba	↓
1940-1950	Ápice do marumbinismo (escalada no Conjunto Marumbi)	↑
Dez/1996	Privatização da Ferrovia	↑
1997-2002	Agrava-se a situação de segurança pública no Caminho	↓
2006	Finalização das obras e entrega do Caminho ao público	↑
2007	Início da operacionalização da gestão pública pelo IAP	↑

**QUADRO 15 – VARIAÇÃO DO FLUXO DE PESSOAS NO CAMINHO DO ITUPAVA**  
 FONTE: a autora (2008).

A seguir as informações foram inseridas em um gráfico para melhor visualização a cerca da variação do fluxo de pessoas no processo evolutivo do Caminho do Itupava. Vale destacar que é uma hipótese de uso, já que há poucos dados sobre o número de pessoas que freqüentavam o Caminho do Itupava nesse período.



**FIGURA 8 – VARIACÃO DO FLUXO DE PESSOAS NO CAMINHO DO ITUPAVA**  
 FONTE: a autora (2008).

Destaca-se no gráfico o processo evolutivo do Caminho do Itupava em comparação com a variação do fluxo de pessoas no destino. Em 1625 é data provável da abertura da trilha ligando o primeiro planalto ao litoral do Paraná. Em 1828 há dados de que no Caminho passava-se por dia uma média de 120 animais sem interrupção, o que vale a uma média de 43.800 só de animais (fora os viandantes). Fluxo esse que se deu até a abertura da Estrada da Graciosa (1873) e a Ferrovia Paranaguá-Curitiba (1886), onde fez o caminho cair em desuso. Essa situação se reverte em 1996 com a privatização da ferrovia e o aumento significativo nas passagens de trens. Fato esse que fez as pessoas “redescobrirem” o Caminho, como via de acesso ao litoral, principalmente para o Parque Estadual do Marumbi. Mas já em 1997 (até 2002) o alto fluxo de pessoas no caminho cai substancialmente em decorrência dos assaltos e assassinatos na região da Serra do Mar. Em 2006 há a finalização do Projeto de Recuperação do Caminho do Itupava e em 2007, primeiro ano de gestão do IAP, diagnosticou-se um considerável aumento no fluxo de visitantes e, como consequência, resgata-se a segurança dos visitantes.

Verifica-se, portanto, que o Caminho do Itupava já passou por diversas fases no seu ciclo de vida, desde a sua exploração (1625-1828), passando pelo seu auge (1828-1873) e culminando no seu primeiro declínio (1873-1996). Ocorre então seu rejuvenescimento a partir de 1996, fase essa que decai novamente a partir de 1997.

A partir de 2006 o Caminho é resgatado e abra-se um novo cenário turístico para o destino: uma área com ordenamento de uso através da gestão pública do Estado.

No gráfico, a figura do “X” representaria o Caminho do Itupava inserido no cenário atual, sendo o interior do círculo representado pelo cenário interno e as flechas de cor laranja representado a influência do cenário externo para o destino. Dependendo como se dá essa relação interna e externa, é possível visualizar a tendência da continuação do ciclo de vida do destino turístico.

Assim, após a análise dos resultados, fase essa que compreendeu o levantamento histórico do Caminho do Itupava e a caracterização do destino para subsidiar o entendimento a cerca do processo de evolução da atividade turística no Caminho do Itupava e a análise do cenário macro e micro situacional, podemos apontar que:

- O Caminho do Itupava passou por várias fases e objetivos de uso desde a sua abertura até os dias atuais;
- Esse novo cenário, porém, apresenta características distintas se analisadas os municípios separadamente. A observação de campo demonstra que Morretes está adiantado em relação a Quatro Barras;
- Dentro do ciclo de vida de Butler, Morretes estaria na fase (3) de desenvolvimento, onde ocorre um número crescente de investidores de fora no local. Um exemplo dessa afirmação está na Estrada das Prainhas, várias pousadas estão instaladas com investimento de pessoas que não moram na região;
- Já Quatro Barras, se apresenta na fase (2) de investimento (ou envolvimento), ou seja, ainda ocorre o envolvimento direto dos agentes locais em prestar serviços aos turistas, estimulada pelo aumento do fluxo turístico, principalmente no que tange aos benefícios que esse crescimento pode proporcionar, sobretudo, o financeiro. É possível perceber as iniciativas locais em atender esse novo público: uma associação de condutores é formada e outros serviços agora são ofertados, por exemplo, bares e estacionamentos. Porém, esse desenvolvimento é lento em razão dos limitados recursos sociais e financeiros;

Durante décadas, o Caminho do Itupava esteve um cenário de abandono e esquecimento, espaço para assaltantes e assassinos, fazendo dele uma “terra de ninguém”, sem nenhuma garantia de segurança para os visitantes, turistas e esportistas. Assim, diversos impactos negativos ao patrimônio natural e arqueológico do Caminho foram ocorrendo durante esse processo.

Após pouco mais de um ano de finalização do Projeto de Revitalização e com o início da gestão do Caminho do Itupava, percebe-se uma mudança imediata quanto a alguns aspectos como a segurança e, também, no surpreendente, mas não menos esperado, aumento da visitação pública.

Como séculos de história, um ano pouco representa em questão de tempo, mas no que diz respeito ao resgate cultural, preservação da memória e a garantia do acesso público (ordenado e orientado) a um patrimônio histórico, esse pouco tempo já permitiu, baseado em fatos confirmados pelas estatísticas, uma conclusão inquestionável – que o poder público agiu acertadamente e deve continuar a fazê-lo, garantindo a reintegração de um bem histórico-cultural, após décadas de isolamento, à sociedade Paranaense, na busca cada vez maior pela qualidade do serviço público e pela preservação da identidade e memória do povo do Paraná.

### O ideal do Ecoturismo no Caminho do Itupava

As Unidades de Conservação são cada vez mais visitados por interessados no ecoturismo, ou seja, por aqueles que procuram estar em contato com as áreas naturais. Assim não é diferente com o Caminho do Itupava. Não só estão recebendo um número maior de visitantes a cada ano, como também seus administradores estão começando a perceber o turismo como uma nova fonte de renda e emprego para com aqueles que moram nas suas imediações. Mas, para aliar o ecoturismo e manter o equilíbrio ambiental, tais Unidades de Conservação necessitam estar preparados, isto quer dizer, precisam contar com políticas públicas eficientes, técnicos capacitados e motivados com o trabalho, órgãos públicos voltados para defender tal ação, investimentos financeiros e intelectuais e envolvimento dos órgãos privados e do terceiro setor.

Assim, um dos desafios é o equilíbrio entre as tendências de uso, estabelecendo na prática metodologias e instrumentos para o incremento

educacional, sistemas de controle e monitoramento, minimizando os impactos advindos dos processos de uso público, propiciando a conservação da natureza integrada ao turismo, lazer, interpretação da natureza e suporte para os aspectos sócio-econômicos e culturais envolvidos.

A metodologia aqui empregada serve apenas como referência para o planejamento da área. Ela deve ser utilizada como ponto de partida e modificada, conforme necessário, para adaptar-se a determinadas situações.

O propósito do planejamento é garantir que as áreas protegidas cumpram seu papel ambiental e social em contrapartida ao crescimento da atividade ecoturística, segmento esse que só terá sucesso se os recursos naturais forem protegidos. E isso só acontecerá se houver uma estratégia correta de gestão, e se os administradores dessas áreas protegidas assumirem o papel de liderança no processo.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO CAIGUAVA DE PESQUISAS. **Dossiê Baitaca**. Curitiba, 2007.

BENI, M. C. **Análise Estrutural do Turismo**. 5ª ed. São Paulo: Editora Senac, 2001.

BIGNÉ, J. E.; FONT, X.; ANDREU, L. **Marketing de Destinos Turísticos: Análisis y estrategias de desarrollo**. Madrid: Esic Editorial, 2000.

BLUM, C. T. **Variedade e beleza no rico ambiente da floresta**. In: PIRES, P. T. L. et al. **Itupava: o caminho das nossas origens**. Curitiba: Instituto Ambiental do Paraná / Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos / Programa Proteção da Floresta Atlântica, 2006. p. 26–65.

BOO, E. **O planejamento ecoturístico para áreas protegidas**. In: LINDBERG, K.; HAWKINS, D. E. **Ecoturismo: um guia para planejamento e gestão**. 4ª ed. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2002.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Programa de Qualificação a Distância para o Desenvolvimento do Turismo: turismo e sustentabilidade: formação de redes e ação municipal para regionalização do turismo**. Florianópolis: SEad/UFSC, 2008.

BRITO, A. G. **O cerco à natureza: O simbolismo e as conflitantes formas de apropriação presentes no morro Anhangava**. Quatro Barras, 2005. Monografia (Graduação Geografia). Universidade Federal do Paraná.

CEBALLOS-LASCURIÁIN, H. **O ecoturismo como um fenômeno mundial**. In: LINDBERG, K.; HAWKINS, D. [org.]. **Ecoturismo: um guia para planejamento e gestão**. 4. ed. São Paulo: Senac, 2002. p. 23–29.

COELHO, J. A. S. **Um índice de desenvolvimento turístico baseado no Ciclo de Vida de um destino turístico: uma abordagem teórica**. IX Reunión de Economía Mundial. Madrid, abril 2007.

CORIOLOANO, L. N. M. T. **Bases conceituais do desenvolvimento e do turismo**. In: QUEIROZ, O. T. M. M. **Turismo e Ambiente: Temas emergentes**. Campinas, S.P.: Editora Alínea, 2006. p. 11 – 48.

DAVENPORT, L.; BROCKELMAN, W. Y.; WRIGHT, P. C.; RUF, K.; DEL VALLE, F. B. R. Ferramentas de Ecoturismo para Parques. In: TERBORGH, J. et al. **Tornando os parques eficientes: estratégias para a conservação da natureza nos trópicos**. Curitiba: UFPR / Fundação O Boticário, 2002. p. 305 – 333.

DENCKER, A. F. M. **Métodos e técnicas de pesquisa em Turismo**. São Paulo: Futura, 1998.

DESLANDES, S. F. A construção do projeto de pesquisa. In: MINAYO, M. C. S. **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. 9 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994. p. 31– 50.

DIAS, R. **Introdução ao Turismo**. São Paulo: Atlas, 2005.

DIAS, R. **Sociologia do Turismo**. São Paulo: Atlas, 2003.

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

EMBRATUR; IBAMA. **Diretrizes para uma Política Nacional de Ecoturismo**. Brasília: Embratur / Ibama, 1994.

FILHO, A. P.; KLÜPPEL, C. C.; THOMAZ, J. C. T. **Caminho do Itupava: patrimônio histórico-arqueológico da Serra do Mar, Estado do Paraná, Brasil**. Arqueologia: Revista do Centro de Estudos e Pesquisas Arqueológicas. UFPR: Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, 2006. Volume 10.

FILHO, N. O. H. **Estágios de Desenvolvimento costeiro no litoral da ilha de Santa Catarina, Santa Catarina, Brasil**. In: Revista Discente Expressões Geográficas. Florianópolis, SC.: nº 02, p. 70-83, jun/2006.

GIL, A. C. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1991.

GOELDNER, C. R.; MCINTOSH, R. W.; RITCHIE, J. R. B. **Turismo: princípios, práticas e filosofias**. Porto Alegre: Bookmann, 2002.

GOMES, R. A análise de dados em pesquisa qualitativa. In: MINAYO, M. C. S. **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. 9 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994. p. 67–80.

GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ. **Diretrizes para o Turismo em Áreas Naturais no Paraná**, 2001.

HABITSREUTER, R. R. **A conquista da Serra do Mar**. Curitiba: Pinha, 2000.

IAP. **Plano de Manejo Área Especial de Interesse Turístico do Marumbi**. Curitiba, 2004.

INSTITUTO AMBIENTAL DO PARANÁ. **Relatório Anual de Gestão de Uso Público do Caminho do Itupava: Janeiro a dezembro de 2007**. Curitiba, 2007.

INSTITUTO DE HOSPITALIDADE. **Programa de Certificação em Turismo Sustentável**. Salvador, 2004.

KINKER, S. **Ecoturismo e conservação da natureza em parques nacionais**. Campinas: Papirus, 2002.

MACHÍN, C. A. **Marketing y Turismo: Introducción al marketing de empresas y destinos turísticos**. Madrid, Espanha: Editorial Sínteis, 1997.

**Manual de Melhores Práticas para o ecoturismo**. Rio de Janeiro: FUNBIO / Instituto ECOBRASIL / Programa MPE, 2004.

MARQUARDT, S. Um cenário para se ver, sentir e ouvir. In: PIRES, P. T. L. et al. **Itupava: o caminho das nossas origens**. Curitiba: Instituto Ambiental do Paraná / Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos / Programa Proteção da Floresta Atlântica, 2006. p. 74–87.

MINAYO, M. C. S. Ciência, técnica e arte: o desafio da pesquisa social. In: **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. 9 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994. p. 09–29.

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.

MOREIRA, J. **Caminhos das Comarcas de Curitiba e Paranaguá: até a emancipação da Província do Paraná**. Curitiba: Imprensa Oficial, 1975. v. 2.

NETO, O. C. O trabalho de campo como descoberta e criação. In: MINAYO, M. C. S. **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. 9 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994. p. 51–66.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. **Introdução ao Turismo**. São Paulo, Roca, 2001.

PEARCE, D. G. Introdução: temas e abordagens. In: PEARCE, D. G.; BUTLER, R. W. **Desenvolvimento em turismo: temas contemporâneos**. São Paulo: Contexto, 2002. p. 11–23.

PEARCE, D. **Geografia do Turismo: fluxos e regiões e viagens**. São Paulo: Aleph, 2003 [tradução Saulo Krieger].

PIRES, P. T. L. O Pró-Atlântica e a recuperação do Caminho do Itupava. In: PIRES, P. T. L. et al. **Itupava: o caminho das nossas origens**. Curitiba: Instituto Ambiental do Paraná / Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos / Programa Proteção da Floresta Atlântica, 2006. p. 08–11.

PIRES, P. T. L.; PEDROSO, K. B. O Caminho do Itupava dentro da Lei. In: PIRES, P. T. L. et al. **Itupava: o caminho das nossas origens**. Curitiba: Instituto Ambiental do Paraná / Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos / Programa Proteção da Floresta Atlântica, 2006. p. 88–97.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MORRETES. **Inventário “Morretes Cidade de Encanto e Beleza”**, 2005.

ROSE, A. T.. **Turismo: Planejamento e Marketing**. Barueri, S.P.: Manole, 2002.

RUSCHMANN, D. M. **Turismo e Planejamento Sustentável: a proteção do meio ambiente**. 10º ed. Campinas, S.P.: Papyrus, 2003.

SCHLÜTER, R. O desenvolvimento do turismo sustentável na América do Sul: o caso da Patagônia, na Argentina. In: PEARCE, D. G.; BUTLER, R. W. **Desenvolvimento em turismo: temas contemporâneos**. São Paulo: Contexto, 2002. p. 215 – 232.

SCHMIDLIN, H. P.; POLINARI, M. A história se fez pelas trilhas da montanha. In: PIRES, P. T. L. et al. **Itupava: o caminho das nossas origens**. Curitiba: Instituto

Ambiental do Paraná / Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos / Programa Proteção da Floresta Atlântica, 2006. p. 12–25.

SEMA. **Plano de Uso Público do Caminho do Itupava**. Curitiba, 2001

**SISTEMA NACIONAL DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO**. Lei Federal nº. 9.985, de 18 de julho de 2000.

TAKAHASHI, L. **Uso Público em Unidades de Conservação**. Cadernos de Conservação, ano 02, nº 02. Fundação O Boticário de Proteção à Natureza, 2004.

WANDEMBRUCK, A. Obra singular reaviva trilha do passado. In: PIRES, P. T. L. et al. **Itupava: o caminho das nossas origens**. Curitiba: Instituto Ambiental do Paraná / Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos / Programa Proteção da Floresta Atlântica, 2006. p. 66–73.

WEARING, S.; NEIL J. **Ecoturismo: impactos, potencialidades e possibilidades**. Barueri, S.P.: Editora Manole, 2001.

WESTERN, D. Como definir o ecoturismo. In: LINDBERG, K.; HAWKINS, D. **Ecoturismo: um guia para planejamento e gestão**. 4. ed. São Paulo: Senac, 2002. p. 13–22.

WWF. **Manual de Ecoturismo de Base Comunitária: ferramentas para um planejamento responsável**. Brasília: WWF Brasil, 2003.

## REFERÊNCIAS ELETRÔNICAS

ALTAMONTANHA. Disponível em: <http://itupava.altamontanha.com>. Acesso em 05/08/2008.

ASSOCIAÇÃO MONTANHISTAS DE CRISTO. Disponível em: [www.montanhistasdecristo.hpg.ig.com.br](http://www.montanhistasdecristo.hpg.ig.com.br). Acesso em 12/08/2008.

CONSELHO REGIONAL DE ECONOMIA. Disponível em: [www.corecon-pr.org.br](http://www.corecon-pr.org.br). Acesso em 26/06/2008.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-cur-paran/englange.htm>. Acesso em 07/08/2008.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. Disponível em: [www.fgv.br](http://www.fgv.br). Acesso em 26/06/2008.

FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS. Disponível em: [www.fipe.org.br](http://www.fipe.org.br). Acesso em 26/06/2008.

GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ. Disponível em: [www.pr.gov.br](http://www.pr.gov.br). Acesso em 26/06/2008.

IBGE. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em 08/05/2008.

INSTITUTO AMBIENTAL DO PARANÁ. Disponível em: [www.pr.gov.br/iap](http://www.pr.gov.br/iap). Acesso em 27/06/2008.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). Disponível em: [www.ipea.gov.br](http://www.ipea.gov.br). Acesso em 27/06/2008

INSTITUTO DE TECNOLOGIA DO PARANÁ. Disponível em: [www.tecpar.br](http://www.tecpar.br). Acesso em 29/06/2008.

MINISTÉRIO DA CIÊNCIA E TECNOLOGIA. Disponível em: [www.mct.gov.br](http://www.mct.gov.br). Acesso em 29/06/2008.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. Disponível em: [www.mj.gov.br](http://www.mj.gov.br). Acesso em 27/06/2008

MINISTÉRIO DA SAÚDE. Disponível em: [www.saude.gov.br](http://www.saude.gov.br). Acesso em 27/06/2008.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. Disponível em: [www.mma.gov.br](http://www.mma.gov.br). Acesso em 26/06/2008.

PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO. Disponível em: <http://g1.globo.com>. Acesso em 29/06/2008.

PROJETO DE LEI Nº 1.411, DE 1996. **Lei do Naturismo no Brasil**: áreas para o nudismo. Disponível em: <http://www.fbrn.com.br/lei.pdf>. Acesso em 13/06/2008.

QUATRO BARRAS. Disponível em: <http://www.quatrobarrasparana.com.br>. Acesso em 05/08/2008.

SECRETARIA DE ESTADO DA CIÊNCIA, TECNOLOGIA E ENSINO SUPERIOR. Disponível em: [www.sectes.mg.gov.br](http://www.sectes.mg.gov.br). Acesso em 29/06/2008.

SECRETARIA DO ESTADO DA EDUCAÇÃO. Disponível em: [www.seed.pr.gov.br](http://www.seed.pr.gov.br). Acesso em 27/06/2008.

THE INTERNATIONAL ECOTURISM SOCIETY. Disponível em: [www.ecotourism.org](http://www.ecotourism.org). Acesso em 13/06/2008.

## ANEXO

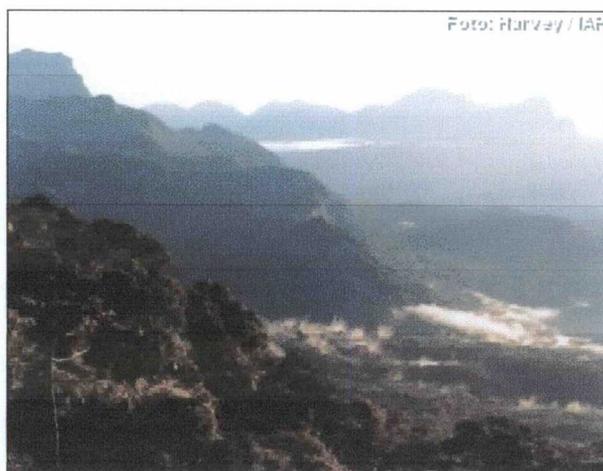


FOTO: Vista da AEIT do Marumbi  
FONTE: Harvey F. Schlenker

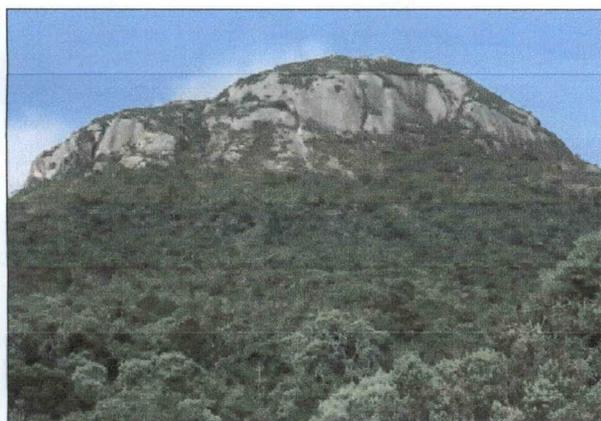


FOTO: Morro do Anhangava  
FONTE: Harvey F. Schlenker

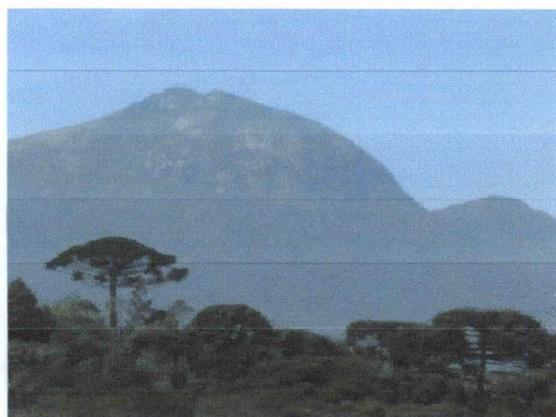


FOTO: P.E. Serra da Baitaca (vista BR 116)  
FONTE: Suelen Marquardt



FOTO: P.E. Pico do Marumbi (vista Ferrovia)  
FONTE: Harvey F. Schlenker

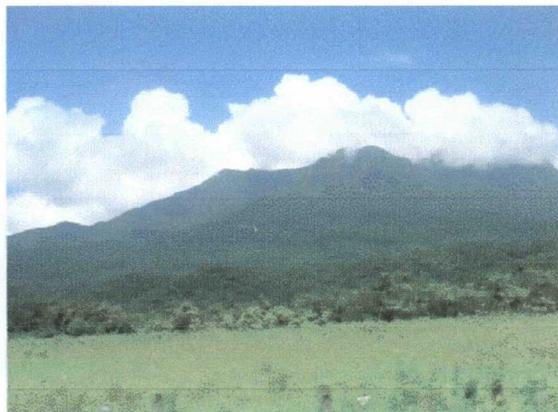


FOTO: P.E. Pico do Marumbi (vista PR 408)  
FONTE: Suelen Marquardt



FOTO: Caminho do Itupava – Borda do Campo  
 FONTE: Harvey F. Schlenker



FOTO: Trailer na Base da Borda do Campo  
 FONTE: Harvey F. Schlenker



FOTO: Grupo de Escoteiros – Borda do Campo  
 FONTE: Harvey F. Schlenker



FOTO: Trailer na Base da Borda do Campo  
 FONTE: Harvey F. Schlenker



FOTO: Atendimento ao público – Borda do Campo  
 FONTE: Harvey F. Schlenker

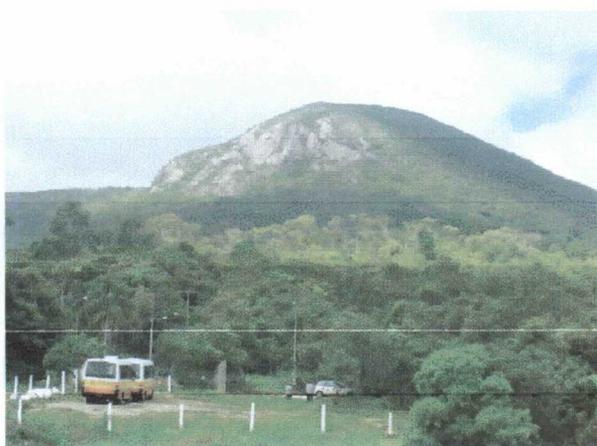


FOTO: Localização do trailer  
 FONTE: Suelen Marquardt



FOTO: Centro de Visitantes das Prainhas  
FONTE: Harvey F. Schlenker



FOTO: Trailer Atendimento ao público  
FONTE: Harvey F. Schlenker



FOTO: Treinamento no C.V. Prainhas  
FONTE: Harvey F. Schlenker



FOTO: Banheiro Adaptado C.V. Prainhas  
FONTE: Suelen Marquardt



FOTO: C.V. Prainhas (vista fundos)  
FONTE: Suelen Marquardt



FOTO: Alojamento no C.V. Prainhas  
FONTE: Suelen Marquardt



FOTO: Caminho do Itupava  
FONTE: Harvey F. Schlenker

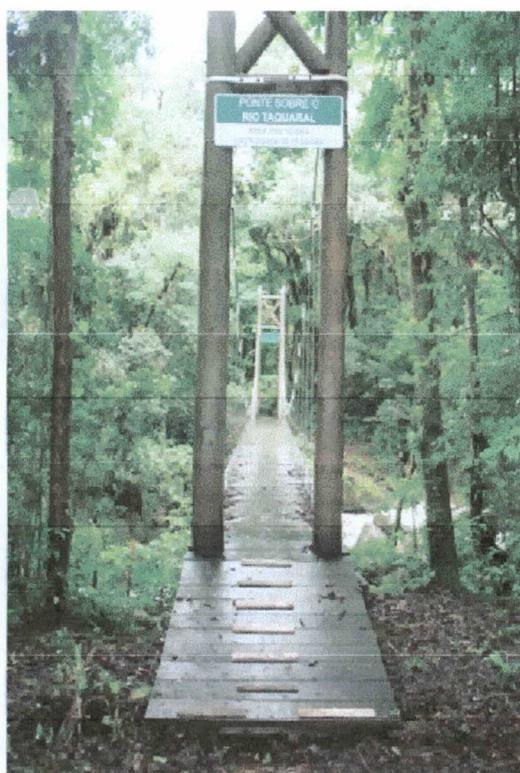


FOTO: Ponte sobre o Rio Taquaral  
FONTE: Harvey F. Schlenker

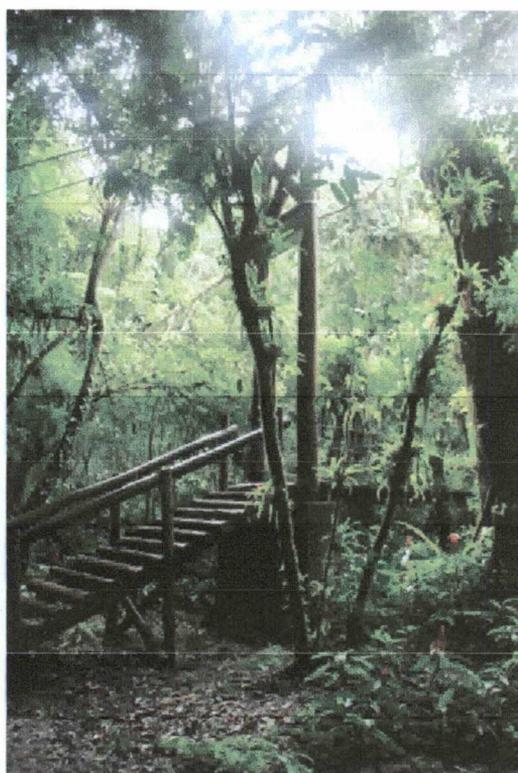


FOTO: Ponte sobre o Rio São João  
FONTE: Harvey F. Schlenker



FOTO: Ponte sobre o Rio Pirimirim  
FONTE: Suelen Marquardt



FOTO: Ponte sobre o Rio Ipiranga  
FONTE: Suelen Marquardt

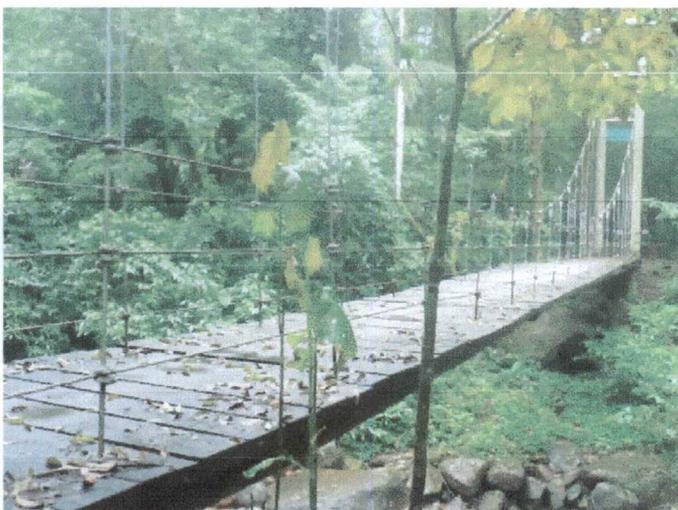


FOTO: Ponte sobre o Rio Taquaral  
FONTE: Suelen Marquardt



FOTO: Entrada do Caminho do Itupava via Morretes  
FONTE: Suelen Marquardt

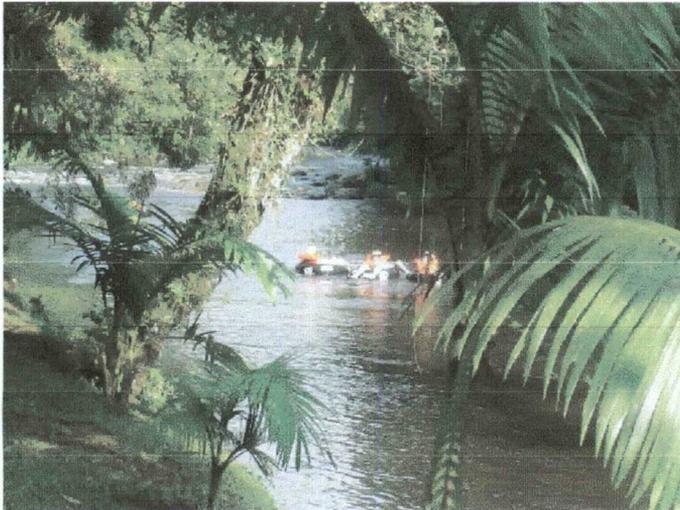


FOTO: Descida de bóia no Rio Nhundiaquara – na beira do Caminho do Itupava  
FONTE: Suelen Marquardt



FOTO: Cachoeira da Sanepar – Borda do Campo  
FONTE: Suelen Marquardt



FOTO: Morro Pão de Loth – Borda do Campo  
FONTE: Suelen Marquardt



FOTO: Serviços oferecidos na Estrada das Prainhas - Morretes  
FONTE: Suelen Marquardt



FOTO: Flora típica no Caminho do Itupava  
FONTE: Suelen Marquardt

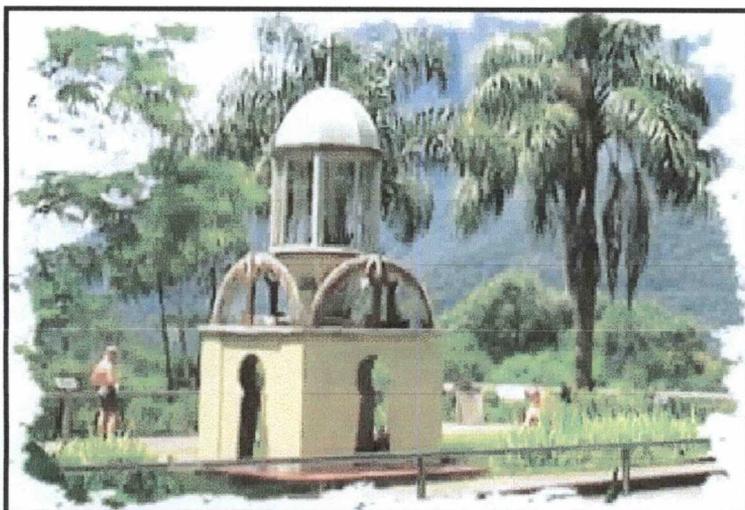


FOTO: Santuário Nossa Senhora do Cadeado

FONTE: <http://www.itupava.altamontanha.com/cadeado.asp>



FOTO: Ruínas da Casa do Ipiranga

FONTE: Suelen Marquardt

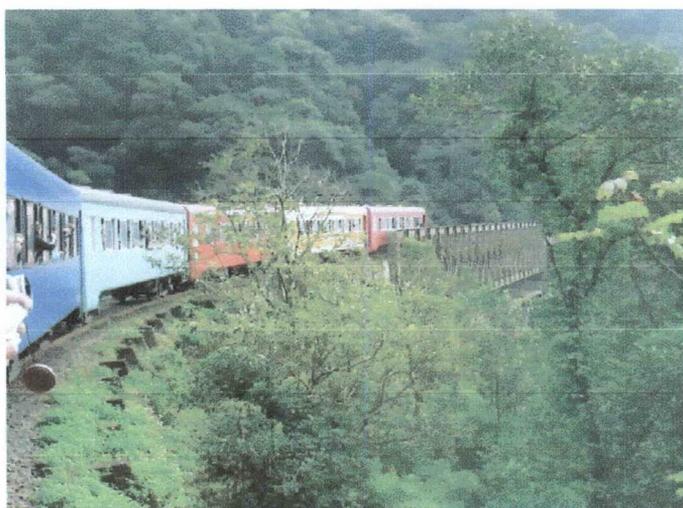


FOTO: Ferrovia Curitiba – Paranaguá

FONTE: Suelen Marquardt

[REDACTED]