

A comercialização do produto turístico associado à infra-estrutura e desenvolvimento: uma análise do produto turístico Rota dos Tropeiros/PR

*Daniela Rodrigues da Cunha¹
Lina Juliana Tavares Viana²
Francisco Antônio dos Anjos³*

Resumo: Esse artigo visa à compreensão do desenvolvimento turístico do atrativo, Rota dos Tropeiros, permeado pelos municípios paranaenses de Lapa, Ponta Grossa, Castro e Tibagi. A pesquisa teve por objetivo apresentar o processo de desenvolvimento do turismo e suas formas de comercialização. Visando identificar a acessibilidade e a atratividade dessas quatro cidades que permeiam o destino Rota dos Tropeiros, foi realizada uma análise comparativa referente à infra-estrutura de cada localidade. A metodologia utilizada apresenta-se configurada na forma de estudo de caso, de natureza qualitativa e investigação exploratória, descritiva e delineamento bibliográfico. A pesquisa aplicada foi subdividida em duas categorias, identificadas por externa (vias de acesso) e interna (água, esgoto, energia e espaços públicos de lazer). Dessa forma, percebe-se que o turismo, aparece constituído como uma das principais atividades que pode viabilizar a geração de renda e empregos para as comunidades detentoras de potenciais naturais e culturais.

Palavras-chave: Produto Turístico; Planejamento; Infra-estrutura.

1 Introdução

Ao analisar o desenvolvimento turístico nacional do ponto de vista histórico, observa-se que em áreas de predominância do turismo, os efeitos negativos foram acentuados, principalmente aos que se apresentam atrelados à falta de planejamento. Esses fatores evidenciam a preocupação em relação ao planejamento turístico no que se refere à produção de espaços e atividades que atendam aos anseios tanto das populações locais quanto dos turistas (RUSCHMANN, 2004; DIAS, 2003).

¹ Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI. E-mail: danielacunha@terra.com.br

² Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI. E-mail: jujutviana@hotmail.com

³ Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI. E-mail: fsanjos@terra.com.br

O desenvolvimento do turismo deve estar atrelado a um conjunto de fatores que possa dar suporte a um produto turístico em potencial. O direcionamento dessas potencialidades agregadas à infra-estrutura e mão de obra qualificada abrirá espaço a um planejamento adequado que possa dar suporte ao turismo e agregar valores tanto ao turista, quanto à população local.

Como essa busca por vivenciar outras culturas passa a ser compreendida após a revolução industrial e o desenvolvimento tecnológico, fica evidente que essas mudanças no comportamento das pessoas surgem a partir da disponibilidade de tempo e renda. Ao enfatizar essa questão Teles (2006, p. 45) afirma que “a ascensão de grupos isolados da sociedade consolida uma classe consumidora dos produtos turísticos”. Essa nova ordem no processo de ocupação do espaço faz perceber a necessidade de um planejamento para áreas destinadas ao turismo (TELES, 2006).

A partir dessa percepção, observa-se a necessidade de despertar tanto na comunidade quanto nos demais interessados pelo turismo um desenvolvimento estruturado, que apresente eficácia. O sucesso dos produtos turísticos quer seja em âmbito local ou regional, vai se desenvolver a partir dos interesses e das atuações em conjunto. Desse modo esse estudo vai compreender o desenvolvimento turístico do atrativo, Rota dos Tropeiros. Permeado pelos municípios paranaenses de Lapa, Ponta Grossa, Castro e Tibagi, o estudo vai analisar os produtos turísticos, juntamente com as formas de comercialização e a infra-estrutura local.

2 O Produto Turístico Associado ao Desenvolvimento Local

O produto turístico é conceituado por Bignami (2004, p. 174) como uma “cadeia de oferta, na qual cada ponto interfere no resultado final e se constitui em um elemento fundamental para a satisfação das necessidades do consumidor”, podendo ser compreendido como uma lógica da oferta que apresenta relações diretas entre empresas, indivíduos e entidades (governamentais e não governamentais). Essa oferta apresenta-se identificada como *primordial* (elementos naturais e culturais) e *complementar* (infra-estrutura turística e local).

Isso evidencia que o desenvolvimento do turismo está diretamente ligado a uma estrutura que integra o planejamento turístico e local, como forma de se preocupar com a produção de espaços e atividades que atendam aos anseios da população autóctone e dos

turistas, se constituindo enquanto metas dos poderes públicos. Para implantá-lo se vê diante de dois objetivos conflitantes: prover oportunidades e acessos às experiências recreacionais ao maior número de pessoas possível e proteger e evitar descaracterização dos locais privilegiados pela natureza e do patrimônio cultural das comunidades (BIGNAMI, 2004).

Desse modo Palhares (2002, p. 21) elucida que o conceito de turismo refere-se a “atividades desenvolvidas por pessoas que estão viajando ou permanecendo em lugares fora do seu ambiente usual, por não mais do que um ano consecutivo, a lazer, negócio ou outros objetivos”. Esse fato surge com o deslocamento na busca de vivenciar novas experiências, conforme elucida Andrade (2000, p.14) ao enfatizar “[...] a busca de viveres, para saciar a curiosidade da nova existência do horizonte conhecido”.

Assim percebe-se que a infra-estrutura ou a superestrutura podem ser consideradas como uma das formas de compor alternativas de destinações. De acordo com Cooper (2001) ela representa todas as formas de construção em um ambiente urbano que auxilia a destinação turística, composta principalmente na forma de transporte (estradas, ferrovias, aeroportos, estacionamentos), serviço de utilidade pública (eletricidade, água e comunicações) e outros serviços (saúde e segurança) que normalmente são compartilhados por residentes e visitantes.

Desse modo observa-se que, fatores relacionados à infra-estrutura inadequada ou limitados impedem o crescimento e o desenvolvimento de localidades turísticas (como reserva de água limitada, energia e outras), tendo em vista não gerar renda, e, sobretudo é tratada como investimento público.

Nesta perspectiva menciona-se o conceito proposto por Boullon (2002, p. 24) quando o autor define que infra-estrutura constitui-se “no conjunto de obras e serviços básicos com que o país conta para apoiar e sustentar suas estruturas sociais e produtivas entre as quais se encontra o turismo”. Enfatizado por Cooper (2001), ao esclarecer que embora o setor público forneça a infra-estrutura como um pré-requisito para o desenvolvimento da superestrutura pelo setor privado, em muitos casos, combinações de recursos privados e públicos são utilizadas para desenvolver destinações.

3 A Influência da Rota dos Tropeiros na Infra-Estrutura da Região

É preciso registrar a forte influência do povoamento da região na formação da infraestrutura local e na definição da unidade nacional, de acordo com Queiroz (1977, p.23) “foi a Estrada das Tropas que auxiliou na união do centro do país com o extremo sul”.

O ciclo do ouro em Minas Gerais, ocorrido em torno de 1700, exigia alimentos e mantimentos, provocando a construção de uma nova rota que iniciava em Viamão no Rio Grande do Sul tendo como destino a Capitania de São Vicente no Estado de São Paulo, atual cidade de Sorocaba. Do Rio Grande do Sul, a abundância de mulas, cavalos e alimentos e o julgamento de que o transporte seria mais viável por terra e não nos porões dos navios, transformando a região dos campos gerais no Estado do Paraná, em caminho natural das tropas. Assim, a distância de aproximadamente 40 km entre uma cidade e outra, comprova o tempo máximo de deslocamento possível das tropas, configurando essas cidades nas paradas técnicas realizadas pelas tropas (QUEIROZ, 1997).

A Prefeitura Municipal de Castro, através de folheto de divulgação, registra que a região visitada era habitada por índios *tupis* e *gês*, povoada por tropeiros e incentivada a ser colonizada com regime de sesmarias, proposta pela Colônia Portuguesa, através da doação de lotes a famílias que pretendessem se fixar no local (COMTUR, 2005).

A conjunção do “empreendedorismo” do tropeiro com a necessidade de assegurar a unidade dos Estados da região sul, fez nascer no Paraná, às cidades de Campo do Tenente, Lapa, Palmeira, Porto Amazonas, Campo Largo, Balsa Nova, Ponta Grossa, Carambeí, Castro, Tibagi, Telêmaco Borba, Piraí do Sul, Jaguariaíva, Arapoti, e em direção ao Estado de São Paulo, através de Sengés (QUEIROZ, 1997).

De acordo com os fatos históricos decorrentes do Tropeirismo, inicia-se na região a elaboração de rodovias de ligação, meios de hospedagem e serviços de alimentação, dessa forma estruturando os destinos que hoje configuram a denominada Rota dos Tropeiros no Estado do Paraná, produto turístico que congrega 12 municípios: Arapoti, Carambeí, Castro, Jaguariaíva, Lapa, Palmeira, Piraí do Sul, Ponta Grossa, Porto Amazonas, Sengés, Telêmaco Borba e Tibagi (ROTA DOS TROPEIROS, 2006).

4 Metodologia

Para entender o processo de desenvolvimento turístico, dos produtos associados ao turismo e da comercialização da Rota dos Tropeiros no Estado do Paraná foi necessário analisar a infra-estrutura turística dos municípios integrantes da Rota dos Tropeiros, descrevendo as características dos municípios de Lapa, Ponta Grossa, Castro e Tibagi.

Desse modo a metodologia utilizada apresenta-se configurada na forma de estudo de caso, de natureza qualitativa e investigação exploratória, descritiva e delineamento bibliográfico. Para a elaboração dessa pesquisa, além da infra-estrutura interna e externa dos municípios paranaenses serão também identificados dados gerais, referente a peculiaridades de cada localidade. A metodologia utilizada foi baseada no quadro dos componentes das classes de infra-estrutura, desenvolvido por Boullon (2002) em duas categorias. A primeira denominada como infra-estrutura externa (vias de acesso) e a segunda interna (água, esgoto, energia e espaços públicos de lazer).

No que se refere à análise entre os produtos turísticos e suas formas de comercialização, foi realizado um levantamento da rota por meio de visita técnica e mapas cartográficos, considerando as carências nas interligações entre os municípios paranaenses da Lapa, Ponta Grossa, Castro e Tibagi.

Como medidas consideradas necessárias para que os responsáveis por esse produto possam rever seus objetivos e estratégias de marketing, tendo em vista a relevância do tema em questão. A análise referente aos itens avaliados foi evidenciada por meio de visita técnica e pesquisa de base documental. A visita técnica é importante para esclarecer algumas dúvidas e/ou conflitos, Veloso (2000, p. 18) aclara a significância de investigar os fatos, afirmando a importância da “[...] verificação de cada detalhe do produto turístico, desde o mais simples serviço ou equipamento até o mais sofisticado”.

5 Apresentação dos Dados

A compreensão referente à apresentação dos dados está permeada por Boullon (2000), tendo em vista a importância que esses fatores representam para a estruturação dos produtos turísticos em âmbito local e regional. Desse modo a pesquisa relacionada às cidades

analisadas, será apresentada com referência nas infra-estruturas internas e externas.

População (habitantes)	LAPA	PONTA GROSSA	CASTRO	TIBAGI
Urbanos	24.037	266.552	43.250	10.301
Rurais	17.740	6.917	20.331	8.170
Total	41.777	273.469	63.581	18.471
Área total (km²)	2.145,352	1.947.504	3.168.867	2.926,238
Altitude (m)	907,00	975,00	1.005	730,00
Clima (C°)	Subtropical úmido; Temperatura média anual superior a 22° e inferior a 18°.	Subtropical úmido mesotérmico; Temperatura média anual inferior a 22°.	Subtropical úmido; Temperatura média anual entre 22° e 0,5°.	Subtropical úmido; Temperatura anual inferior a 22° e invernos com geadas.

Tabela 1: Dados Populacionais e Aspectos Naturais em 2005.

Fonte: IBGE (2006)/Prefeituras Municipais: Lapa, Ponta Grossa, Castro e Tibagi (2006).

Ao observar os valores referentes aos dados populacionais e aspectos naturais evidenciados na tabela 1, percebe-se que os municípios de Lapa, Castro e Tibagi apresentam potencialidades nas áreas rurais, devido ao fato da baixa incidência de transição do campo para área urbana.

5.1 Infra-estrutura interna

Para Boullon (2002) entende-se por infra-estrutura interna as redes dos serviços urbanos dos centros turísticos. Representada pela acessibilidade de energia elétrica, água tratada, redes de esgotos e espaços públicos destinados ao lazer, em áreas naturais e construídas, com objetivo de beneficiar tanto aos moradores quanto aos turistas.

Infra-Estrutura Urbana	LAPA	PONTA GROSSA	CASTRO	TIBAGI
Energia elétrica	9.642	72.784	15.633	3.839
Água tratada	5.925	72.523	34.751	2.170
Rede de esgotos	3.832	35.828	14.435	491
Total de habitantes	41.777	273.469	63.581	18.471

Tabela 2: Aspectos da infra-estrutura urbana em 2005

Fonte: IBGE (2006)/Prefeituras Municipais: Lapa, Ponta Grossa, Castro e Tibagi (2006).

Analisando a tabela 2 com base no número total de habitantes das cidades e nos dados referentes à acessibilidade da população em relação à energia, água tratada e rede de esgoto, fica evidente que apenas o município de Castro apresenta acessibilidade a água tratada para mais da metade da população.

ESPAÇOS DE LAZER	LAPA	PONTA GROSSA	CASTRO	TIBAGI
Natural				
Parque	01	06	05	04
Rio	---	---	01	02
Cachoeira	---	---	---	03
Construído				
Teatro	01	02	01	---
Museu	03	03	03	---

Tabela 3: Espaços de Lazer em 2005

Fonte: IBGE (2006)/Prefeituras Municipais: Lapa, Ponta Grossa, Castro e Tibagi (2006).

A tabela 3 apresenta os espaços públicos destinados ao lazer, na cidade da Lapa identificou-se o Parque Estadual do Monge, o Teatro São João, a Casa Lacerda, a Casa Vermelha, o Patheon dos Heróis e o Museu de Armas. Em Ponta Grossa os espaços públicos de lazer aparecem representados pelo Parque Estadual de Vila Velha, Furnas, Lagoa Dourada, Reserva Ecológica Alagados, Teatro Municipal Álvaro Augusto Cunha Rocha, Teatro Marista e Cine Teatro Ópera, Casa de Memória Paraná, Museu Época e Museu Campos Gerais, e Canyon do Rio São Jorge.

Os espaços públicos destinados ao lazer em Castro, apresentam-se identificados pelo Parque Estadual do Caxambú, Parque Municipal do Maracanã, Parque Lacustre, Salto Cotia, Morro do Cristo, Casa da Praça, Casa da Cultura, Rio Iapó, Museu do Tropeiro, Prainha e Teatro. Em Tibagi, esses espaços aparecem representados por: Canyon Guartelá, Cascata da Ponte de Pedra, Gruta Pedra Ume, Inscrições Rupestres, Rio Tibagi e Iapó, Recanto da Usina Velha, Balneário do Arroio da Ingrata, Cachoeiras dos Padres, Salto Santa Rosa, Salto Paraíso, Morro do Jacaré e Parque Municipal da Prainha.

5.2 Infra-estrutura externa

Conforme Boullon (2002) denominam-se por infra-estrutura externa, a rede de serviços em âmbito nacional, que proporcione acessibilidade aos moradores e visitantes quer seja por via terrestre, aérea ou marítima, como forma de facilitar o deslocamento local e regional.

CIDADES	RODOVIAS	PORTO	AEROPORTO
Lapa	PR 277 BR 116/476	Paranaguá, a 162 km de distância da cidade.	Aeroporto Internacional Afonso Pena em Curitiba com distância de 69 km da cidade.
Ponta Grossa	PR 151, Km 5 (Estrada da Palmeira)	Paranaguá a 209 km de distância da cidade.	Aeroporto Sant'Ana ⁴ , localizado a 10 km do centro da cidade ⁵ .
Castro	PR 151/340/090	Paranaguá e Antonina	Aeroporto Internacional Afonso Pena e o Nacional de Bacacheri ambos na cidade de Curitiba.
Tibagi	BR 376 PR 151/445/340 SP 270/ 258	Paranaguá a 305 km de distância da cidade.	Aeroporto de Ponta Grossa, que fica a 83 km da cidade.

Tabela 4: Vias de Acesso

Fonte: IBGE (2006)/MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (2008).

Os dados analisados na tabela 4 identificam a carência nas interligações entre os municípios, tanto rodoviária, quanto aérea, apresentando e desconsiderando os equipamentos instalados em pólos regionais, como é o caso do aeroporto de Ponta Grossa - PR. Esse fato aclara certa dificuldade em circular pela Rota dos Tropeiros divulgada pelo material turístico regional, a divulgação induz, a crer em rotas diretas e próximas, não condizendo com a análise de mapas rodoviários oficiais (figura 1).

⁴ Aeroporto homologado pelo Departamento de Aeronáutica Civil possui pista pavimentada em condições de receber aviões de pequeno e médio porte, que fazem o transporte de executivos de empresas sediadas no município, embora no momento não existam linhas aéreas comerciais operando.

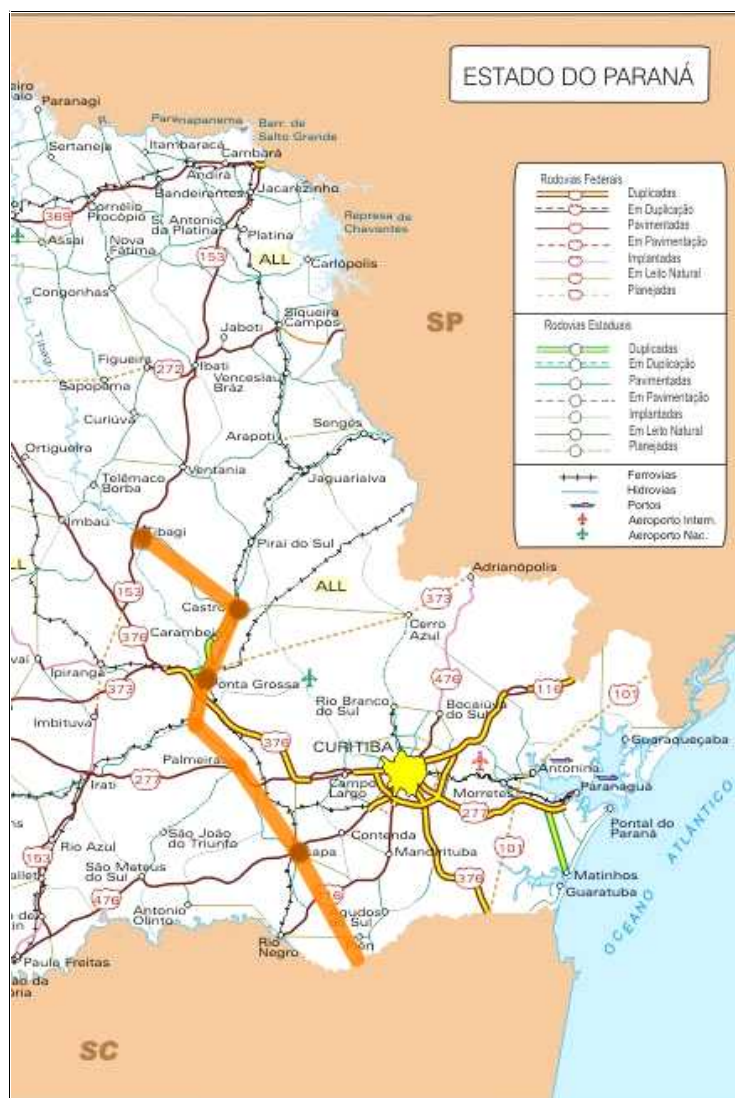


Figura 1: Mapa Rodoviário do Estado do Paraná

Fonte: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (2008).



Rota dos Tropeiros



Acesso rodoviário

6 Considerações Finais

A Rota dos Tropeiros, enquanto iniciativa conjunta, desenvolvida pelo Serviço Brasileiro de Apoio a Micro e Pequena Empresa - SEBRAE, Associação dos Municípios dos Campos Gerais - AMCG, Paraná Turismo e Secretaria de Estado do Turismo do Paraná, apresentando elementos positivos no que diz respeito ao trabalho integrado da região, ao

resgate cultural, ao fomento de emprego e renda e principalmente a possibilidade de inclusão do turismo como alternativa econômica.

De cunho político, a Rota dos Tropeiros apresenta vários municípios com vocações distintas: natureza e aventura, história e cultura, fé e misticismo e saúde e bem-estar. Por se tratar de um período importante da história brasileira, a Rota dos Tropeiros por si só seria o suficiente para mobilizar turistas em busca de um passado construído por homens dedicados aos negócios e ao empreendedorismo.

Essa relação é evidenciada devido à análise da infra-estrutura básica de transportes, a região reflete o modelo escolhido pelo país, onde se observa as decisões centradas nas soluções das demandas das capitais. Os equívocos da política nacional ficam claramente demonstrados quando se percebe que a viação férrea, único modal que faz o traçado da rota dos tropeiros, não está à disposição do turismo, atendendo apenas as demandas da produção.

Ainda na análise da rota apresentada, questiona-se como o turista consegue circular baseado no Mapa da Rota dos Tropeiros. Simulando um roteiro simples entre Lapa – PR e Ponta Grossa – PR, o viajante precisa dirigir-se até o anel viário de Curitiba, capital do Paraná. O material de divulgação induz, através do traçado, a crer em rotas diretas e próximas, não condizendo com a análise de mapas rodoviários oficiais.

O Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – SEBRAE é participativo no processo do mercado por apresentar um diferencial competitivo para a área de turismo, embora esses compromissos devam ser de responsabilidade do Estado, especialmente no que se refere ao preparo da mão-de-obra oriunda do serviço público, como atendentes de museus, parques e centros turísticos.

A importância do resgate histórico e cultural, na Rota dos Tropeiros deve deixar clara a estratégia de deslocamento entre os municípios integrantes do produto turístico, garantindo, desta forma, a sustentabilidade mercadológica através de parâmetros de equidade social, ambiental e econômico para a área em questão.

Neste sentido, é evidente que o amadurecimento desse processo, venha a reforçar os valores da cultura local, além da preservação da memória regional e nacional, podendo também garantir a geração de renda e emprego para a comunidade por meio da conservação. Embora que para a obtenção desses resultados, é fundamental que os roteiros não sejam transformados em meras mercadorias ou produtos, pois a garantia da sustentabilidade se dá

através da participação efetiva de todos os atores sociais, e, sobretudo o respeito ao meio ambiente que deve ser utilizado.

Referências

AETC - Associação das Empresas de Turismo de Castro. **História de Castro**. In: Prefeitura Municipal de Castro. Disponível em: <<http://www.castro.pr.gov.br>> Acessado em 11 de out. 2006.

ANDRADE, J.V. de. **Turismo fundamentos e dimensões**. São Paulo: Ática, 2000.

BIGNAMI, R. **Comunicação como fator estratégico do produto turístico**. In: RUSCHMANN, D. V. M; SOLHA, K.T. (org.) **Turismo: Uma visão empresarial**. Barueri: Manole, 2004.

BOULLON, R. **Proyectos Turísticos: Metodologías para acertar sin errores**. Buenos Aires: Turísticas, 2002.

COMTUR - Departamento de Turismo. **Castro: Visite o Paraná**. Prefeitura Municipal de Castro/Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico/Conselho Municipal de Turismo: Castro, 2005.

COOPER, C., F. J., WANHILL, S., G. D., SHEPERD, R. **Turismo, princípios e práticas**; 2.ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

DIAS, R. **Turismo Sustentável e Meio Ambiente**. Barueri: Atlas, 2003.

FERNADES, F.; LUFT, C. P.; GUIMARÃES, F.M. **Dicionário brasileiro globo**. 43. ed. São Paulo, 1996.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades - Censo Demográfico**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>> Acessado em 04 de out. 2006.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Mapa rodoviário do Estado do Paraná**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/bit/estados/port/pr.htm>> Acessado em 16 de mai. 2008.

OLIVEIRA, A. P. **Turismo e desenvolvimento: planejamento e organização**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2000.

PALHARES, Q. L. **Transporte turístico**. São Paulo: Aleph, 2002.

PREFEITURA MUNICIPAL DA LAPA. Disponível em: <<http://www.lapa.pr.gov.br>> Acessado em 11 de out. 2006.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTA GROSSA. Disponível em:
<<http://www.pontagrossa.pr.gov.br>> Acessado em 11 de out. 2006.

PREFEITURA MUNICIPAL DE TIBAGI. Disponível em: <<http://www.tibagi.pr.gov.br>>
Acessado em 11 de out. 2006.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CASTRO. Disponível em: <<http://www.castro.pr.gov.br>>
Acessado em 11 de out. 2006.

QUEIROZ, M.V. de. **Messianismo e conflito social**. São Paulo: Ática, 1977.

ROTA DOS TROPEIROS. **Guia turístico**. Disponível em:
<<http://www.rotadostropeiros.com.br>> Acessado em 04 de Nov. 2006.

RUSCHMANN, D. V. M. **Turismo e Planejamento Sustentável**: a proteção do meio ambiente. 11 ed. Campinas: Papirus, 2004

TELES, R. M. de S. **A importância do Território na prática do planejamento turístico - reflexões acerca do Brasil**. In: RUSCHMANN, D. V. M. e SOLHA, K. T. (orgs.) Planejamento Turístico. Barueri: Manole, 2006.

VELOSO, M. P. **Visita técnica**: uma investigação acadêmica. Goiânia: Kelps, 2000.