

O Potencial Turístico das Estradas Parque na Confluência entre Paisagem e Áreas Protegidas

Prof. Dr. Paulo dos Santos Pires¹

Aline de Almeida Tiagor²

Resumo

As estradas parque são estradas que possuem características e critérios singulares. Suas principais características estão relacionadas à qualidade visual das paisagens que podem ser observadas ao longo de seus trajetos e à proteção ambiental do seu entorno natural e cultural. Os critérios para implantação de uma estrada parque também estão relacionados à sua estruturação para o uso turístico enquanto atrativo por si só e/ou meio de acesso a outros atrativos turísticos como unidades de conservação. Este artigo é um ensaio teórico apoiado em referencial bibliográfico e documental para expor conceitos, informações históricas e dados atuais da situação das estradas parque e de seu uso turístico no Brasil e na América do Norte, dando um tratamento reflexivo e propositivo ao conteúdo como um todo. Constatou-se que no Brasil, as estradas parque são exploradas de forma incipiente, tendo em vista o seu potencial inerente ao país, sendo o seu não reconhecimento no Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) um dos fatores para tanto. O texto encerra atestando que as estradas parque, se bem planejadas e geridas, podem se constituir em importante alternativa para o desenvolvimento do turismo em bases sustentáveis em um contexto de áreas protegidas legalmente.

Palavras-chave: Turismo. Estradas Parque. Paisagem. Áreas Protegidas.

Introdução

As estradas parque são importantes meios para o desenvolvimento de um turismo em bases sustentáveis. Essa afirmação pode ser feita a partir do conhecimento de que se trata de estradas que unem os conceitos de preservação do ambiente natural, valorização de culturas e estruturação de empreendimentos turísticos, uma vez que possuem critérios de implantação específicos para cada uma das vertentes citadas e a partir de sua implantação se tornam atrativos turísticos por si só.

No entanto, as estradas parque possuem uma exploração bastante incipiente no Brasil frente ao potencial que o país apresenta por já possuir diversas estradas com as características básicas para implantação do conceito em estudo, das quais se destaca a alta qualidade visual das paisagens ao longo de seus trajetos.

¹ Professor e Pesquisador da Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI – pires@univali.br

² Graduanda do Curso de Turismo e Hotelaria e Bolsista do Programa de Iniciação Científica - Edital 03/2009 da Universidade do Vale do Itajaí - UNIVALI – litiagor@hotmail.com

A paisagem é um fator de fundamental importância para o turismo, exercendo influência até mesmo no processo de decisão do turista por uma destinação em detrimento de outra, como abordado por Rodrigues (2005, p.50) quando sugere que “a paisagem de um lugar pode ser um recurso turístico valiosíssimo, pois é ela que determina que um local seja mais ou menos turístico ou ainda, que um local seja ou não, turístico”, tal citação atribui à paisagem o poder de diferenciação de um destino frente a outros e, ainda, o seu nível de atratividade.

Considerando que as estradas-parque são atrativos turísticos de relevante valor paisagístico, fica evidente a relação do estudo da paisagem com o turismo e ainda a necessidade da preservação das paisagens naturais e humanizadas como atrativo turístico. Essa preservação também está diretamente relacionada com a questão das áreas protegidas, as quais deveriam, no caso do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) considerar as estradas-parque como uma categoria própria, prevendo entre seus objetivos de manejo a sua exploração turística.

O presente texto em seu caráter de reflexão teórica discorre sobre o tema suportado por uma pesquisa bibliográfica e documental, com dados extraídos de fontes secundárias (artigos em revistas e jornais, sites oficiais, literatura cinzenta, legislação pertinente e outros documentos oficiais). A abordagem discorre sobre a conceituação e o histórico das estradas parque, a sua situação atual e utilização no Brasil, tomando como referência a América do Norte, onde surgiram e possuem maior difusão, e o Brasil, onde ainda são insipientes. Toda a abordagem é permeada pelo papel e importância de paisagens singulares para a existência das estradas parque, bem como por suas características de área protegida e de seu uso turístico.

A presente pesquisa busca contribuir nesse sentido, apresentando as estradas parque como eficientes atrativos turísticos e áreas protegidas de uso sustentável, onde pode ser desenvolvido o turismo consciente, de forma a trazer benefícios para a comunidade local, empresários e meio ambiente, por meio da valorização da cultura e ambiente natural e oportunidades de abertura de negócios.

Estradas Parque: antecedentes, conceitos e representatividade legal

O conceito que permeia as diversas definições é de que as estradas parque possuem esta denominação por não se tratarem de estradas comuns, ou seja, são estradas caracterizadas por seus aspectos singulares em termos arqueológicos, culturais e históricos, além de

possuírem outras características como áreas naturais e de recreação e apresentarem alta qualidade cênica. (NACIONAL SCENIC BYWAYS PROGRAM, 2009)

Os registros mais antigos encontrados sobre o histórico de conceitos e construções de estradas parque pertencem ao *National Park Service* (Serviço Nacional de Parques) e *Parkway Partner Organizations* (Organizações Parceiras das Estradas-Parque) dos Estados Unidos. As chamadas *parkways* são reguladas pelo *National Park Service* (2009) americano que apresenta o seguinte conceito para estradas parque:

São estradas construídas de maneira a proteger e tornar possível que as pessoas aproveitem a beleza cênica e pontos históricos interessantes ao longo da rota. Um objetivo particular das estradas-parque é prevenir que sejam erguidas placas, letreiros e outros informativos ou propaganda que possam ser detratores da beleza natural ao longo da estrada. (2009)

A definição apresentada reforça a importância das estradas parque em relação à proteção da paisagem e qualidade visual cênica que a mesma proporciona ao visitante, ficando em segundo plano o valor de preservação do ambiente natural.

Os registros históricos das estradas parque datam do início do séc. XX no período de pós crise financeira, com a quebra da bolsa de Nova York em 1929 e entre as Guerras Mundiais, por volta de 1930. A fim de combater os danos causados pela crise e reerguer a economia americana, foi proposto, pelo então presidente Franklin Roosevelt, o New Deal (Novo Acordo) e em seus programas, a construção civil desempenhava importante papel para a geração de empregos e renda à população, em especial às famílias das montanhas.

O desenvolvimento das estradas parque iniciou-se, portanto, neste cenário, com a construção da *Blue Ridge Parkway* nos Montes Apalaches, primeira estrada parque do mundo, como parte das obras dos Programas de Trabalho do Novo Acordo. (PARKWAY PARTNER ORGANIZATIONS, 2009)

Essa estrada parque dos Estados Unidos, ligando os Parques Nacionais *Great Smoky Mountains* no estado da Carolina do Norte e *Shenandoah* no estado da Virginia, iniciada em 1935, foi completamente finalizada apenas em 1987 em razão dos atrasos causados pela Segunda Guerra Mundial. A *Blue Ridge Parkway* possui a maior representatividade no mundo por sua extensão de 752 km e por ter sido referência para a construção de todas as demais estradas parque. (PARKWAY PARTNER ORGANIZATIONS, 2009)

A preocupação com os aspectos cênicos da estrada parque têm seu fundamento no fato de que na época de início de suas implantações, a indústria automobilística tomava espaço como meio de transporte e o tráfego de carros era essencialmente para fins recreativos e de contemplação da paisagem. Segundo a mesma fonte (idem), o objetivo das estradas parque diferentemente das estradas tradicionais, não era proporcionar a rota mais rápida e curta, mas uma condução moderada para possibilitar exatamente a contemplação da paisagem. (NATIONAL PARK SERVICE, 2009)

O caráter recreativo das estradas parque as difere das estradas convencionais em pelo menos oito aspectos mencionados pelo *National Park Service* dos Estados Unidos em 1938, conforme apresentadas pelo National Park Service (2009):

- (1) foram desenhadas para fins não comerciais e uso recreativo;
- (2) evitar prédios não desejados e outras construções nas margens das estradas que possam deteriorar a paisagem da estrada original;
- (3) construída com um direito de passagem mais amplo para proporcionar uma faixa isolante de terra entre a estrada e propriedades privadas;
- (4) eliminar fachadas e direitos de acesso para preservar os valores cênicos naturais;
- (5) preferencialmente ser em uma localidade nova, contornando comunidades e evitando congestionamentos;
- (6) destinadas a tornar mais acessível os melhores cenários que atravessa, de modo que os caminhos mais curtos ou diretos não são necessariamente uma consideração primordial;
- (7) eliminar principais cruzamentos de nível; e
- (8) possuir espaços de entradas e saídas em intervalos distantes para reduzir interrupções no principal tráfego.

Fica, portanto, evidente logo no início da construções das primeiras estradas parque, a preocupação com a qualidade visual e a preservação do cenário natural ao longo das estradas como parte integrante de um local destinado a lazer e recreação.

No Brasil, embora as citações oficiais de estradas-parque sejam incipientes e em âmbito federal não constituem parte das categorias de Unidades de Conservação (UC) previstas na Lei nº 9.985/2000 do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), podem ser encontradas referências às estradas-parque em seis estados do país.

Este histórico se inicia em 1992, com a Lei Estadual nº 6.142 do Estado do Mato Grosso, que apresenta apenas um conceito de estrada parque como “um parque linear que compreende a totalidade ou parte de rodovias de alto valor panorâmico, cultural ou recreativo” e as inclui como parte do Sistema de Unidades de Conservação do Estado do Mato Grosso (SEUC).

A partir desta inclusão, outros SEUC incluíram a categoria estrada parque e agregaram conceitos e normas, bem como implantaram estradas parque em seus territórios, sendo que em

cada estado são atribuídas diferentes escalas de importância em sua representatividade como unidade de conservação e/ou promotora de atividades turísticas.

A importância turística é prevista na maioria dos Decretos Estaduais que amparam a criação das estradas parque. No caso do Mato Grosso do Sul que possui três estradas parque regulamentadas, o decreto de criação aborda as estradas parque em seu conceito, suas características, seus objetivos e outras normas legais. Neste estado, as estradas parque são consideradas parte de uma estratégia de desenvolvimento do ecoturismo e são compatíveis com as Áreas Especiais de Interesse Turístico (AEIT), unidades de conservação previstas na Lei Federal nº 6.513 de dezembro de 1977. (DECRETO ESTADUAL Nº 7.122 DO ESTADO DO MATO GROSSO DO SUL, 1993)

Esse decreto é um dos poucos que sugerem normas específicas para os limites e o uso das estradas parque, como a inclusão das faixas marginais de 300 metros de cada lado da estrada como pertencente aos seus limites e a criação de uma Comissão Técnica de gestão participativa e outras proibições como o tráfego de veículos em alta velocidade e/ou produzindo ruídos e não permitindo a fixação de quaisquer formas de comunicação visual ou publicitária sem autorização, no sentido de preservação da paisagem natural.

Já o decreto estadual correspondente no Rio de Janeiro, aborda outras normativas no sentido de organização e particularidades das estradas parque em suas características estruturantes, como seu traçado (que deve seguir o curso menos impactante possível), pavimentação, redutores de velocidade, ciclovias e vias para pedestres, mirantes naturais, pontos de parada, ocupação lindeira, guaritas, zoopassagens³, pórticos, centro de visitantes informativo, sinalização regular e interpretativa e conselho gestor. (DECRETO ESTADUAL Nº 40.979 DO RIO DE JANEIRO, 2007)

Há poucos anos atrás eram perfeitamente pertinentes as críticas como as de Soriano (2006, p. xviii) constatando que “a ausência de uma definição legalmente instituída para a categoria de estrada-parque no Brasil inviabiliza seu emprego como instrumento de conservação da biodiversidade”, ficando esta proposta apenas nas poucas determinações regionais existentes para algumas estradas parque no Brasil.

³ Zoopassagens são túneis e passagens aéreas (topo das árvores) para que a fauna atravesse a estrada com segurança, evitando atropelamentos (PREFEITURA DE ITATIAIA/RJ)

Porém a recente Portaria Interministerial dos Ministérios do Turismo e Meio Ambiente nº 282 de 2008, passou a se tornar referência oficial de maior abrangência nacional sobre as estradas parque, determinando normas no processo de formulação do projeto e implantação de estradas parque no território nacional. A Portaria considera com base no mesmo conceito do Decreto Estadual nº 40.979/2007 do Rio de Janeiro, que estradas parque são:

O trecho da via automotiva que, inserida em unidade de conservação federal, possua características que compatibilizem sua utilização com a preservação dos ecossistemas locais, a valorização da paisagem e dos valores culturais e, ainda, fomentem a educação ambiental, o turismo consciente, o lazer e o desenvolvimento socioeconômico da região onde está inserida.

Esta conceituação é um passo importante para orientar o processo de criação das estradas parque e para revelar o seu caráter turístico, uma vez que insere em seu conceito o fomento a atividade turística sustentável, capaz de promover o desenvolvimento socioeconômico tendo em vista a preservação do entorno da estrada, o lazer e a educação ambiental, ou seja, o turismo consciente e sustentável.

Outros estados como o Rio Grande do Sul, Mato Grosso e Tocantins consideram as estradas parque em seus SEUC nos decretos estaduais nº 38.814; nº 1.795 e nº 1.560 respectivamente, como Unidades de Manejo Sustentado ou Uso Sustentável em referência à denominação utilizada pelo SNUC, incluindo, portanto, as estradas parque no grupo das Áreas de Proteção Ambiental (APA), Área de Relevante Interesse Ecológico, Floresta Nacional, Reserva Extrativista, Reserva de Fauna, Reserva de Desenvolvimento Sustentável e Reserva Particular do Patrimônio Particular (RPPN), as quais permitem o desenvolvimento de atividades sustentáveis e no caso das estradas parque, o turismo.

Estradas Parque na Atualidade

Em escala mundial, as estradas parque são amplamente difundidas nos Estados Unidos e Canadá, sendo consideradas nestes países integrantes dos sistemas de parques federais e possuindo a mesma importância que outras unidades de conservação, evidenciando pequenas diferenças que as tornam únicas em seu conceito, objetivos e usos.

Os objetivos das estradas parque nestes dois países permeiam a preservação do ambiente natural e as qualidades visuais da paisagem e a visitação turística, de forma a proporcionar o desenvolvimento em bases sustentáveis beneficiando os atores envolvidos.

A importância das estradas parque nos Estados Unidos podem ser evidenciadas nos números apresentados por Walls (2009, p. 6) sobre a visitação em áreas protegidas, revelando que “37% das visitas aos *top 10* (as dez áreas protegidas mais visitadas no país) são atribuídas às três estradas parque que estão na lista”, ou seja, na lista das dez áreas protegidas mais visitadas em 2008, incluindo parques nacionais. A primeira no *ranking* é a estrada parque *Blue Ridge Parkway*, estando outras duas estradas parque nas sexta e sétima posições.⁴

Nos Estados Unidos, o Programa Nacional de Estradas Cênicas (2009) possui a missão de “prover as comunidades das estradas cênicas de recursos para criar uma experiência turística única e aumentar a qualidade de vida local por meio de esforços em preservar, proteger, interpretar e promover as qualidades intrínsecas dessas estradas”, configurando este programa como um indutor do desenvolvimento sustentável por meio da organização da comunidade à cerca da utilização das estradas parque para fins de visitação turística.

As atividades para os visitantes sugeridas pelo Programa Nacional de Estradas Cênicas (2009) vão desde os esportes como ski, golfe, caminhadas, trilhas de bicicleta, até visitação de museus, locais históricos, observação da vegetação colorida do outono e de pássaros, entre outros.

No Canadá, também se nota a existência de programas bem desenvolvidos pelo próprio governo e o órgão regulador dos parques nacionais, o *Parks Canada*, atuando na organização do uso turístico das estradas parque, oferecendo desde sinalização interpretativa do ambiente cultural, florístico e faunístico, até roteiros divulgados nos sites das estradas parque de trilhas, atividades e serviços que podem ser encontrados em cada estrada parque, como a estruturação de acampamentos, áreas para *picnic*, trilhas, mirantes para contemplação das paisagens e atividades que compõem a oferta de roteiros específicos nas estradas parque. (PARKS CANADA, 2009)

Ainda sobre o Canadá, os Planos de Manejo das estradas parque apresentam recomendações e normativas para o uso turístico com o mínimo impacto no ambiente, limites de velocidade, uso sazonal da estrada e zonas de “preservação especial” para proteger patrimônios arqueológicos. Apresentam-se, dessa forma, importantes medidas que contribuem para o caráter conservacionista das estradas parque e tornam possível a visitação turística de

⁴ Acesso à lista das “10 Unidades Mais Visitadas do Sistema Nacional de Parques” dos Estados Unidos: <http://www.npca.org/parks/visitation.html>

mínimo impacto no ambiente, contribuindo para o desenvolvimento do turismo em bases sustentáveis. (PARKS CANADA, 2009)

O manejo da visitação turística no Canadá também é realizado tendo em vista a proteção à fauna das regiões que as estradas parque atravessam. Existem zoopassagens (pontes e passagens subterrâneas) para evitar o atropelamento dos animais que tentam atravessar a estrada, assim como orientações transmitidas aos visitantes quanto a um cuidado especial nos períodos do dia de nascer e pôr do sol, quando a fauna está mais propícia a ser encontrada nas proximidades ou mesmo na própria estrada parque. (THE SYDNEY MORNING HERALD, 2008)

Já a República Dominicana apresentou um uso fora dos parâmetros dos Estados Unidos e Canadá, incluindo as estradas parque em seu Relatório de Estratégias para Redução da Pobreza, de forma a priorizar um desenvolvimento sócio-economicamente sustentável que as estradas parque podem impulsionar.

Dessa forma, o Relatório (2006, p. 48), preparado pelas equipes do Banco Mundial e FMI (Fundo Monetário Internacional), apresenta as diretrizes da Rep. Dominicana para o ano de 2010, atribuindo valor considerável ao desenvolvimento sustentável do turismo:

O turismo sustentável enriquece a vida de todos os cidadãos por meio da criação de economia, oportunidades sociais e culturais, protegendo os recursos naturais e cênicos, heranças culturais do país, nutrindo o envolvimento da comunidade no turismo em níveis sustentáveis e por meio da criação de carreiras para a população jovem da Rep. Dominicana. (2006, p.48)

O Relatório (2006, p. 50) segue apresentando as prioridades no fomento ao turismo sustentável do governo da Rep. Dominicana e entre elas encontra-se as estradas parque, com um considerável fator de “urgência”. As estradas parque estão previstas no programa para a “preservação da herança cultural comunitária”, tendo como principal objetivo a sua utilização para o desenvolvimento do turismo sustentável.

Portanto, o que este cenário circunscrito às Américas permite observar é que as estradas parque são consideradas áreas de proteção do ambiente de entorno e seu uso é voltado para o turismo em bases sustentáveis com a finalidade de desenvolver as regiões onde estão inseridas. Podem ser destacados também os aspectos de implementação de planos de manejo e de normas específicas de sua utilização, valorizando esta categoria como singular e importante indutora para o desenvolvimento sustentável das destinações e comunidades.

As Estradas Parque no Brasil

No contexto nacional, embora existam referências oficiais que determinam as medidas necessárias para a organização da visitação nas estradas parque, como a composição de conselhos gestores, o Plano de Manejo e Ocupação/Use do Solo, EIA/RIMA entre outras necessidades são incipientes na realidade. Soriano (p. 54, 2006) constatou que das estradas parque pesquisadas até a época da conclusão de sua pesquisa “nenhuma delas possuíam Plano de Manejo e pessoal local específico para sua gestão” o que dificulta a realização dos objetivos de proteção ambiental e desenvolvimento de um turismo consciente em seus locais de ocorrência.

As estradas parque conhecidas no Brasil são apresentadas no quadro 01 a seguir, e foram consideradas apenas as que possuem respaldo legal (Lei ou Decreto específicos), com base nas diversas citações de fontes secundárias. O quadro apresenta ainda alguns aspectos relevantes para um primeiro reconhecimento da situação atual das estradas parque, como as que fazem parte de unidades de conservação, quais os tipos de unidades de conservação associadas às estradas parque, os tipos de documentos legais e estados que as prevêm e suas extensões.

Ref.	Estrada-Parque	Estado	Extensão	Inclusão em Unidade de Conservação	Documento Legal
1	Transpantaneira – MT 060	MT	147 km	(informação não obtida)	Decreto Estadual 1.028/1996
2	Poconé-Porto Cercado – MT 370	MT	45 km	(informação não obtida)	Decreto Estadual 1.475/2000
3	Cuiabá - Mirante – MT 251	MT	60 km	Parque Nacional e a APA Estadual da Chapada dos Guimarães	Decreto Estadual 1.473/2000
4	Santo Antônio – Porto de Fora	MT	74 km	(informação não obtida)	Decreto Estadual 1.474/2000
5	Cachoeira da Fumaça- Jaciara	MT	20 km	não	Decreto Estadual 7.091/1998
6	Pantanal	MS	118 km	AEIT Estrada Parque do Pantanal	Decreto Estadual 7.122/1993
7	Piraputanga – MS 450	MS	42,5 km	APA Estrada Parque de Piraputanga	Decreto Estadual 9.937/2000

8	APA Itu – Rio Tietê – SP 312	SP	48,9 km	APA Rio Tietê	Lei Municipal 4.020/1996
9	Guararu – SP 061	SP	18 km	não	ONG S.O.S. Mata Atlântica-Termo de Autorização e Compromisso
10	Sullivan Silvestre – GO 239	GO	72 km	(passa em frente) Parque Nacional da Chapada dos Veadeiros	Lei Estadual nº 13.467
11	GO 327	GO	70 km	APA Pouso Alto	Lei Estadual nº 13.237

Quadro 01: Relação das Estradas Parque Conhecidas
Fonte: Equipe técnica, 2009

O estado do Rio Grande do Sul incluiu as estradas parque em seu SEUC como Unidades de Manejo Sustentado/Categoria de Uso Direto, no entanto não possui nenhuma estrada parque instituída legalmente. O mesmo ocorre com o estado do Rio de Janeiro, que possui o Decreto Estadual nº 40.979/2007 com uma abordagem aprofundada sobre estradas parque, mas também não possui nenhuma estabelecida por legislação específica.

Contudo, acaba de ser iniciada a implantação da primeira estrada parque do estado do Rio de Janeiro, as obras tiveram início em maio de 2010 e com previsão de término para maio de 2011, o que a tornará possivelmente a 12ª estrada parque do Brasil. No entanto, não há uma legislação que regulamente a Estrada Parque Visconde de Mauá, no município de mesmo nome. Existem diversos artigos em revistas e sites sobre o município relatando a construção da estrada e a Secretaria de Obras do Rio de Janeiro liberou um *press release* relatando sobre as características da estrada e seus diferenciais.

O caso da Estrada Parque Piraputanga em São Paulo pode ser considerado particularmente especial. Ela é uma Área de Proteção Ambiental (APA) denominada Estrada Parque Piraputanga, de forma a inserir-se no SNUC por se tratar efetivamente de uma categoria de unidade de conservação de uso sustentável e não apenas por estar inserida em uma APA, a exemplo da Estrada Parque APA Itu-Rio Tietê.

O estado do Mato Grosso do Sul, no Decreto Estadual nº 9.937 de 2000, considera a APA Estrada Parque Piraputanga uma ação estratégica para:

Promover o uso racional dos recursos naturais de forma permanente com bases e princípios sustentáveis e considerando que a região apresenta alto valor estético, arqueológico, e histórico-cultural, abrigando uma expressiva diversidade de paisagens e formas de vida nela associadas

Dessa forma, fica evidente a valorização da estrada parque como indutora para o desenvolvimento sustentável. Além disso, considerando seus atributos singulares e o intento de tornar esta uma área protegida, o Estado do Mato Grosso do Sul por meio do SEUC e do decreto mencionado, implantou a estrada parque na categoria APA, justamente a categoria discutida por autores como a mais adequada para estradas parque.

Além da finalidade de preservar, as estradas parque podem possuir também o objetivo de educação ambiental por meio da visitação turística, como acontece com as estradas parque APA Rio Tietê e Serra do Guararu, ambas em São Paulo, as quais a Fundação S.O.S. Mata Atlântica é atualmente responsável. Para a Fundação (p. 7, 2004) “a estrada parque é um instrumento de acesso à paisagem de extrema importância. Insere a presença humana numa área natural de uma maneira compatível com a proteção à natureza e com a finalidade educativa das Unidades de Conservação”, utilizando a estrada parque com a finalidade de promover a educação ambiental, preservação do patrimônio natural e cultural, configurando a prática do ecoturismo.

A Fundação (2004, p. 44) ainda acrescenta que a categoria que mais se adéqua à implantação de estradas parque, dentre as UCs previstas no SNUC “é a APA (Área de Proteção Ambiental), por tratar-se de uma categoria em que busca compatibilizar a conservação ambiental e o desenvolvimento sustentável”. Esse direcionamento para a implantação em uma unidade de Uso Sustentável, pode contribuir para que as estradas parque causem o mínimo impacto no ambiente e fomentem um turismo com bases sustentáveis.

Observa-se entre as fontes bibliográficas e documentais, que a implantação de uma estrada parque realmente possui estreita relação com as APAs. Neste sentido, Dourojeanni (2003, p. 17) considera que “uma estrada parque é uma estrada que deveria ter um desenho especial, circundada nos dois lados por uma área protegida que no caso brasileiro convém que seja uma APA”. A discussão levantada de compatibilidade das APAs (reconhecidas pelo SNUC) com as estradas parque, novamente sinaliza a importância de que essas sejam reconhecidas como uma unidade de conservação diferenciada e sejam determinadas regras específicas para seu uso e manejo.

Colaborando com o exposto, Dutra *et al* (2008) aborda os impactos negativos que as estradas parque podem causar ao ambiente como a intensificação no fluxo de turistas e os riscos à comunidade local, com a inserção de culturas externas, aumento da criminalidade e especulação imobiliária. Porém, os autores (*ibid*, p. 163) apontam que “se esse fluxo

(turístico) já existir de qualquer maneira, ela (estrada parque) pode se transformar numa ferramenta de ordenamento territorial e gestão ambiental compartilhada”, o que se aplicaria a diversas localidades com entorno natural e cultural que já possuem um fluxo turístico intenso como locais ideais para a implantação de estradas parque com o intuito de fomentar o turismo com bases sustentáveis.

Algumas experiências de uso turístico evidenciam ainda outras preocupações e usos turísticos, a exemplo de duas estradas parque implantadas e controladas pela Fundação S.O.S. Mata Atlântica (2004, p. 52) e que foram estabelecidas por esta instituição como Museus Permanentes de Percursos, possuindo o objetivo de “aliar a preservação ambiental ao desenvolvimento sustentável da região, através do fomento ao ecoturismo e às atividades de educação ambiental, de lazer e culturais”. Esta valorização do uso turístico das estradas parque em bases sustentáveis se configura em uma justificativa relevante para a implantação de estradas parque em localidades onde a atividade turística possa ser ferramenta de desenvolvimento econômico, proteção ambiental e valorização cultural.

Contudo, percebe-se que na prática, o uso turístico das estradas parque no Brasil possui um caráter contemplativo e recreativo, ligado à realização de atividades em ambiente natural que proporcionem bem-estar, tranquilidade e contato com a natureza preservada. Dessa forma, algumas medidas são adotadas pelos responsáveis públicos das estradas em conjunto com instituições ambientais, como a instalação de pórticos nas entradas das estradas parque, com a finalidade de sinalizar o início destas áreas protegidas; o controle de velocidade com definições de limites que proporcionem o passeio contemplativo dos visitantes e a proibição do tráfego de veículos de carga, também a fim de direcionar o uso dessas estradas para o turismo. (FUNDAÇÃO S.O.S. MATA ATLÂNTICA, 2004)

A propósito, a Fundação S.O.S. Mata Atlântica (2004, p. 23) destaca algumas restrições e proibições afetas às estradas parque sob sua responsabilidade, no que diz respeito à conservação da área em que estão inseridas:

A instalação de qualquer indústria; as atividades que ameacem extinguir as espécies da biota regional; a terraplanagem e as atividades que possam comprometer a estabilidade do solo; a emissão de esgoto sem tratamento nos corpos d'água; a utilização de recursos naturais, exceto para fins científicos, recuperação e educação ambiental, desde que não importem em prejuízo das espécies da biota; o porte de armas de fogo e instrumentos de corte de árvores; o uso de redes e armadilhas de apanho de animais; a utilização de fogo para fins agrícolas, práticas religiosas e de alimentação fora das áreas delimitadas.

As limitações e proibições destacadas anteriormente, ainda são pontualmente observadas apenas nas estradas parque as quais a Fundação S.O.S. Mata Atlântica é responsável. Este fato pode ser atribuído à realidade da baixa exploração turística das estradas parque no Brasil. Estas medidas podem ser observadas como importantes ferramentas a favor da conservação das áreas onde as estradas parque estão inseridas, além de proporcionar o fluxo econômico e geração de empregos em consequência da organização para o uso turístico, tornando, portanto, estas estradas importantes indutoras do turismo com bases sustentáveis.

Considerações Finais

O uso turístico das estradas parque se apresentou como uma possibilidade de desenvolvimento sustentável quando bem planejada e gerida a exemplo dos países (Estados Unidos e Canadá) que a utilizam e exploram amplamente. Fica clara, também, a potencialidade latente que o Brasil possui para implantar estradas parque em seu território em razão da qualidade das paisagens com ambientes naturais relativamente íntegros, em localidades onde já existem estradas convencionais.

Tal aspecto pode ser ainda ressaltado pela incompatibilidade da existência de estradas convencionais em locais de grande fragilidade ecológica, como é o caso de áreas protegidas, justificando novamente a necessidade de critérios para o uso dessas estradas, o que se relaciona diretamente com a necessidade da implantação de estradas parque nesses locais.

O que se nota como imprescindível em um primeiro momento, é justamente levar o assunto a uma discussão ampliada junto aos setores sociais interessados, incluindo necessariamente os órgãos federais afetos, em especial, os Ministérios do Meio Ambiente e do Turismo, no sentido de avançar na proposta de tornar as estradas parque categoria de unidades de conservação de uso sustentável reconhecidas pelo SNUC. Com isso, para que a partir de normatizações oficiais se possam desenvolver estudos a respeito da criação, implantação e gestão destas áreas e dessa forma, beneficiar os atores sociais envolvidos.

Por fim, este texto procurou oferecer alguns elementos para uma contextualização sobre as estradas parque nos aspectos conceituais, de antecedentes, históricos, situação atual nos dois países de maior difusão e sua insipiência no Brasil, destacando os potenciais benefícios que podem trazer para o ambiente e para a sociedade inserido no contexto do SNUC. Acredita-se que outros estudos, relacionados com as áreas afins como estudos da

paisagem e áreas protegidas devam ser desenvolvidos para a ampliação do conhecimento e maior visibilidade do tema junto à sociedade.

Referências

BRASIL. **Portaria Interministerial** Nº 282, de 16 de Setembro de 2008. Brasília, 2008. Disponível em: <http://p.download.uol.com.br/guiamaua/legislacao_abdir_17_9_08_7.pdf>. Acesso em: 20 set 2009.

DOUROJEANNI. M. J. Estradas parque, uma oportunidade pouco explorada para o turismo no Brasil. **Natureza e Conservação** – Fundação O Boticário de Proteção à Natureza, Curitiba, v.1, p. 16-20, 2003

DUTRA, V. *et al.* **Proposta de Estradas-Parque como Unidade de Conservação: Dilemas e Diálogos** entre o Jalapão e a Chapada dos Veadeiros. *Sociedade & Natureza*, Uberlândia, **20** (1): 161-176, jun. 2008. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/sn/v20n1/a11v20n1.pdf>>. Acesso em 15 ago 2009

FUNDAÇÃO S.O.S MATA ATLÂNTICA. **Estrada Parque: conceito, experiências e contribuições**. São Paulo, 2004. Documento Avulso.

FUNDO MONETÁRIO INTERNACIONAL. **República Dominicana: Relatório de Estratégias para Redução da Pobreza**. Relatório Nº. 06/289. Agosto 2006. Disponível em: <http://imf.org/external/pubs/ft/scr/2006/cr06289.pdf>. Acesso em: 08 set 2009

MATO GROSSO DO SUL (Estado). **Decreto nº 7.122, de 17 de março de 1993**. Considera Estradas Parque trechos de rodovias estaduais da região do pantanal, e dá outras providências. Diário Oficial do Estado, nº 505, 1993. Disponível em: <http://www.sema.ms.gov.br/gbio/uc/Decr7122_EPPant.php>. Acesso em: 26 out 2009.

MATO GROSSO DO SUL (Estado). **Decreto nº 9.937, de 05 de junho de 2000**. Cria a APA Estrada-Parque de Piraputanga, e dá outras providências. Diário Oficial do Estado, nº 5.279, 2000. Disponível em: <<http://aacpdappls.net.ms.gov.br/appls/legislacao/secoge/govato.nsf/fd8600de8a55c7fc04256b2100/d8011e370bae80c004256bfd0055dec3>>. Acesso em: 26 out 2009.

MATO GROSSO (Estado). **Lei nº 6.142 de 17 de dezembro de 1992**. Dispõe sobre a criação de estradas parque no Estado de Mato Grosso e dá outras providências. Diário Oficial do Estado, 1992. Disponível em: <http://www.sad-legislacao.mt.gov.br/Aplicativos/legislacao_sad.nsf/0/4a083227f937b26804257134004fa9f3?>. Acesso em: 27 out 2009

NACIONAL SCENIC BYWAYS PROGRAM. List of activities. Disponível em: <http://www.byways.org/explore/activities/>. Acesso em: 17 nov 2009

_____. *Learn About Byways*. Disponível em: <http://www.byways.org/learn/>. Acesso em: 15 set 2009

PARKS CANADA. *Waterton Lakes National Park*. Disponível em: <http://www.pc.gc.ca/eng/pn-np/ab/waterton/activ/activ2/a.aspx>. Acesso em: 20 out 2009.

_____. *Blakiston Valley and the Red Rock Parkway*. Disponível em: <http://www.pc.gc.ca/pn-np/ab/waterton/plan/plan5/Blakiston%20Valley%20and%20the%20Red%20Rock%20Parkway.pdf>. Acesso em: 20 out 2009.

PARKWAY PARTNER ORGANIZATIONS. *History of the Parkway*. Disponível em: <http://www.blueridgeparkway75.org/more-than-a-road/history/>. Acesso em: 14 ago 2009

PREFEITURA DE ITATIAIA. Estrada Parque Visconde de Mauá. Disponível em: <http://www.itatiaia.rj.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=63:subsecretario-estadual-de-obras-visita-luis-carlos-ype-e-fala-sobre-a-obra-da-estrada-parque-de-maua&catid=64:obras&Itemid=18>. Acesso em 19 jun 2010.

RIO DE JANEIRO (Estado). Decreto nº 40.979, de 15 de outubro de 2007. Define os parâmetros para o estabelecimento de estradas-parque no estado do Rio de Janeiro e dá outras providências. Diário Oficial do Estado, 2007. Disponível em: <www.ief.rj.gov.br/legislacao/docs/40979.pdf>. Acesso em: 26 out 2009.

SORIANO, A. J. S. *Estradas- Parque*: proposta para uma definição. 2006. 204 p. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Geografia – Área de Concentração em Organização do Espaço, UNESP, Rio Claro: 2006. Disponível em: <http://p.download.uol.com.br/guiamaua/dt/soriano_dr_rcla.pdf>. Acesso em: 17 ago 2009.

THE SYDNEY MORNING HERALD. *Icefields Parkway among world's most scenic roads*. 2008. Disponível em: <<http://www.smh.com.au/travel/icefields-parkway-among-worlds-most-scenic-roads-20081113-62wf.html>>. Acesso em: 06 nov 2009

USA NATIONAL PARK SERVICE. *Administrative History*. Disponível em: http://www.nps.gov/history/history/online_books/adhi4j.htm. Acesso em: 18 set 2009.

_____. *Planning Our National Park Roads and Our National Parkways*. Disponível em: http://www.nps.gov/history/history/online_books/npsg/roads-parkways/sec.htm Acesso em: 18 set 2009.

WALLS, M. *Parks and Recreation in the United States: The National Park System. Resources For the Future*: 2009. Disponível em: http://www.rff.org/RFF/Documents/RFF-BCK-ORRG_National%20Park%20System.pdf. Acesso em: 05 nov 2009