

Estradas-parque como Patrimônio Ambiental e com Usos Turísticos no Brasil¹

Luciano Torres Tricário²
Josildete Pereira de Oliveira³
Diva de Mello Rossini⁴

Resumo: A configuração de estradas-parque na experiência brasileira é muito recente. Mesmo assim ela é fato mundial, principalmente em relação aos avanços de uma legislação que pode amparar esta manifestação espacial em prol da proteção de um corredor ecológico e com usos turísticos; trata-se da consideração da categoria de estradas-parque no Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC). De modo que este texto tem por objetivo identificar conteúdos de estradas-parque a partir da experiência brasileira que procuram estabelecer definições de um corredor ecológico e ao mesmo tempo turístico. Para tanto o método interpretativo desta pesquisa se apóia no estudo de conceitos que podem assegurar a efetivação de um corredor ecológico e turístico, quando interpretados à luz de usos antrópicos e da natureza existente mutuamente em convívio. De modo que os materiais e procedimentos da metodologia

¹ Texto como parte de pesquisa financiada pelo Artigo 170 do Governo do Estado de Santa Catarina nos anos de 2010 e 2011 com o título “Estradas-parque no Brasil: possíveis adequações a um corredor ecológico”. Esta pesquisa integrou um trabalho maior financiado pelo CNPq nos anos de 2008 a 2010 com o título “Análise do litoral sul de Balneário Camboriú, SC: um estudo da transformação da paisagem da Rodovia Interpraia e do turismo”. Partes desta pesquisa já foram publicadas em revistas especializadas, principalmente os estudos de caso elencados aqui; porém este texto é inédito em sua maior parte. A pesquisa é inédita como apresentação em congressos. Contribuiu para este texto o trabalho da aluna Débora Ioná Carvalho, bolsista da referida pesquisa do Artigo 170.

² Graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP); mestre em Estruturas Ambientais Urbanas pela Universidade de São Paulo (USP) e doutor em Projeto, Espaço e Cultura pela Universidade de São Paulo (USP). Atualmente é pesquisador e docente junto ao programa de mestrado em Turismo e Hotelaria da Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI); docente do Curso de Arquitetura e Urbanismo e Design de Interiores da Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI); coordenador do LaPa – Laboratório de Paisagismo Aplicado da Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI). Email: tricario@univali.br

³ Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Bahia (UFBA); mestre em Natureza, Meio Ambiente, Sociedade pela Université de Caen Basse, Normandie, França e doutora em Geografia pela Université de Caen Basse, Normandie, França. Coordenadora do Grupo de Pesquisa Paisagem e Morfologia do Ambiente Urbano vinculado ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq); pesquisadora do Laboratório de Paisagismo Aplicado – LaPa – Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI). Email: joliveira@univali.br

⁴ Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI); mestre em Engenharia de Produção pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC); doutoranda em Administração e Turismo pela Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI). Docente e pesquisadora do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI). Email: divarossini@univali.br

procuram estudar os casos de estradas-parque no Brasil que de certo modo encerram potencialidades turísticas e com especificidades de um corredor ecológico.

Palavras-chave: turismo. estradas-parque. corredores ecológicos. planejamento ambiental e turístico

Introdução

Uma paisagem de ecossistemas degradados se configura em um sistema de grande fragilidade ou instabilidade nos quais os efeitos ou impactos ambientais poderão ser mais consideráveis concomitantes com as cadeias de efeito cumulativo prejudicial ao meio natural ou construído (portanto, também prejudicial ao ser humano). Tal compreensão da convergência entre os processos naturais e antrópicos é uma das essências do planejamento ambiental e da paisagem. Ora, o planejamento da paisagem e do meio natural não é novidade nenhuma; ele remonta às antigas civilizações da China, Oriente Médio ou Egito, seja com objetivos agrícolas ou sociais de abastecimento alimentar. No entanto, a novidade está em considerar os processos naturais dotados de inabilidades, escassez e até mesmo serem totalmente suprimidos.

Desta forma, até recentemente, os conceitos de planificação, desenho e uso do ambiente sugeriam que a paisagem é totalmente controlada pelo homem; porém a experiência demonstrou que isto não é absoluto, segundo as teses de Michel Laurie (1983), porque há uma dialética nesta relação entre homem e natureza. É a atual fase da consciência ecológica preconizada na arquitetura paisagística como um importante instrumento de trabalho perante o ambiente; e intensamente vinculada ao processo de reconhecimento e valorização dos empreendimentos humanos em sua espacialização.

Numa nova consciência ecológica, o território se especializa e instala um novo sistema da natureza como seu conjunto de recursos naturais potencialmente utilizáveis. A natureza passa a ser considerada como um sistema social de lugares. Por exemplo: os locais de produção se transformam em bases para instalação de infra-estruturas nas quais o processamento da paisagem passa a anteceder a própria produção. Uma nova consciência ecológica expande uma nova comunicação, pesquisa e consumo do lazer e turismo em áreas restabelecidas ou

preservadas, criando-se circuitos produtivos em suportes espaciais ao mesmo tempo em que são círculos de cooperação entre as necessidades do capital, geração de emprego e renda e natureza; uma tecno-esfera nos termos de Milton Santos (1996). Mas esta nova condição somente se efetivou no final da década de 60 do século XX quando os paradigmas da sociedade industrial (ditos “desenvolvidos”) foram questionados. Dentre as causas deste questionamento pode ser verificada a degradação de ecossistemas naturais, implicando uma série de problemas ambientais que afetavam diretamente os seres humanos. Neste sentido, esta pesquisa pretende expor um destes problemas: a necessidade de corredores verdes e ecológicos para a migração de organismos vivos junto às estradas-parque. Nesta condição, estes corredores surgem também como oportunidade ao ócio, lazer e turismo – eis as vias-parque e estradas-parque como possível manifestação espacial destes corredores.

Fundamentação teórica: condições para um corredor ecológico

Sabe-se que a presença humana contribui para modificar os processos naturais. Mas em muitos casos desta presença permanecem os ciclos de estações climáticas, de regimes de marés, ciclos hidrológicos e os reciclados de nutrientes vitais. De sorte que não se trata de “banir” totalmente a presença do homem sobre porções de território até então consideradas de interesse de preservação ou conservação. É importante reconhecer o dinamismo dos processos que afetam o homem, e que por sua vez são afetados por sua intervenção. A gestão dos recursos hidrológicos, a prevenção da erosão, a provisão de habitat para a fauna selvagem e a sua condição de lugar de retiro e estudo e desfrute são alguns dos valores (também) sociais, associados às áreas verdes que se perdem quando se permite que um bosque desapareça ante a progressiva urbanização ou implantação de infra-estruturas viárias. Uma vez aceita a idéia de que um lugar é a soma dos processos naturais e que estes processos constituem valores sociais, podem-se extrair conclusões sobre o uso que se dará ao lugar, de maneira que se assegure a utilização e melhoria dos valores sociais sem prejuízo da natureza (McHarg, 1967, p. 104)

De maneira que a natureza é um conjunto de processos e valores que implicam oportunidades e limitações para o uso humano. Segundo Ian McHarg (1967, p. 110) os valores

constituintes utilizados para realçar as zonas mais adequadas para a proteção do meio ambiente concomitante com o uso antrópico devem compreender: características de valor histórico (portanto do reconhecimento da cultura e da intervenção humana); florestas de qualidade; praias de baías; correntes de água; habitat de animais aquáticos; características geológicas únicas; características fisiográficas únicas; características cênicas da zona; características cênicas da presença de água; associações ecológicas; habitat de animais. De sorte que estes elementos podem ser observados na realidade empírica de muitos corredores ecológicos (não necessariamente em sua totalidade) caracterizando o uso deles como estrada-parque pelo homem (acessibilidade, permeabilidade, deslocamento, mobilidade). Pode-se ainda interpretar que as áreas adequadas para atividades recreativas podem ser entendidas através da presença do homem em um corredor ecológico. As atividades recreativas se combinam para poder chegar a estabelecer a idoneidade múltipla de um solo dito conservado. Os fatores mais destacados selecionados para fixar as áreas recreativas são: passivos (características fisiográficas únicas, características cênicas pela presença de água, características de valor histórico, florestas de grande qualidade, pântano de grande qualidade, características cênicas da área, características cênicas culturais, características geológicas únicas, habitat de animais aquáticos, habitat de animais em campos de cultivo e florestas); e ativos (praias de baías, extensões de água para embarcações desportivas, áreas com água doce, terrenos ribeirinhos, terrenos planos, zonas existentes e potenciais para atividades de esportes).

Diante de tudo isto então, percebe-se que as condições de conservação e recreação podem simultaneamente caracterizar um corredor ecológico. E se pode verificar até que ponto qualquer proposta de corredor que se implante destruirá ou realçará estes valores (sociais e naturais). Muitas vezes, reconhecer que certas áreas são aptas para diversos usos pode caracterizar um problema; ou pode ser visto como uma oportunidade de combinar os usos de uma maneira atrativa para a sociedade; neste sentido, não se descarta o uso antrópico, pelo contrário, ele é um constituinte para a própria idéia de conservação do meio natural. Para McHarg (1967, p. 127), é necessário compreender a natureza como um processo interativo que representa um sistema de valores relativos; e se pode interpretar como uma oferta de oportunidades de uso, mas também

levanta restrições e inclui proibições para alguns desses usos; a natureza se apresenta então como um armazém de trabalho, com conseqüências para o uso do solo e sua gestão. O feito de que as coisas, os seres humanos e a natureza simultaneamente existiram, existam e continuarão existindo (devidas às emergências de preocupação com o meio) é prova de que estão adaptados e em relação comum entre si. Daí a idéia de uma comunicação entre eles:

“(…) Mas a forma também é comunicação, ao deixar que umas criaturas se dêem a conhecer outras da mesma espécie ou diferenciar espécies ou ocultar a identidade como ocorre na camuflagem ou enganar como ocorre no mimetismo. A forma é, pois, comunicação, a apresentação do significado (…) O mesmo ocorre com a informação; a informação pode chegar a um corpo insensível ou pode ser percebida como informação e significado (…) Se o êxito evolutivo se mostra na existência das coisas e seres, então suas adaptações criativas serão visíveis não só nos órgãos e organismos como também em todo o ecossistema.” (McHarg, 1967, p. 169)

Deste modo entendido, deve-se verificar uma série de condições presentes em espaços ditos naturais que consigam efetivar a presença humana, como que um “código” de situações em que a atividade antrópica não comprometa a desenvoltura dos envolvidos nas cadeias naturais de fauna e flora, bem como esta natureza (que não a humana) pode ser usufruída como suporte e bem público humano. Esta percepção dos aspectos naturais com usufruto pela sociedade pode criar um envolvimento de “pertencimento” por parte da população que, por “extensão”, acaba “protegendo” as áreas naturais. Tratando-se então da temática desta pesquisa, é possível verificar uma série de “códigos” construídos socialmente e atribuídos aos espaços livres públicos como dotados de um bem social quando possuem equipamentos e infra-estrutura adequados para um uso dos suportes naturais que não os degradem, numa espécie de convivência mútua entre homem e natureza. Sendo assim, vale recorrer à disciplina do Paisagismo para verificar se os objetos de nossa pesquisa estão adequados ao uso antrópico. É importante ressaltar que a sistematização dos dados coletados e analisados foi amparada por um roteiro de diagnóstico das áreas estudadas em função de uma experiência acumulada nas disciplinas de Paisagismo do curso

de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI)⁵ e de uma fundamentação teórica própria à disciplina do Paisagismo e do Planejamento Ambiental, referenciada em trabalhos como os de Maria Assunção de Ribeiro Franco (1997), Silvio Soares Macedo e Francine Gramacho Sakata (2010) e Rosa Grena Kliass (1993). Este roteiro procura encerrar aspectos relativos às peculiaridades de um corredor ecológico, bem como um programa mínimo que se constitui já codificado para interpretar uma área como um sistema de lazer; portanto de uso como parque ou estrada-parque. Assim sendo:

1. Entorno: pólos geradores de tráfego a partir dos principais equipamentos urbanos; usos do solo e turísticos; formas de transporte; permeabilidade e acessibilidade à área de parque; unidade do entorno.
2. Equipamentos e mobiliário urbano: adequabilidade (utilização, quantidade, funcionalidade, distribuição); interferência no conjunto; estética/*design*.
3. Sinalização/Comunicação visual: identificação (espacial, por atividade, direcionamento, *design*).
4. Fauna e flora: elenco vegetal e animais existentes; áreas de proteção ambiental.

Os objetos de estudo foram colhidos conforme um repertório adquirido que os indiciam como importantes casos de estradas-parque dentro da experiência brasileira, seja através de estudos acadêmicos, seja pela “visibilidade” da propaganda turística; a saber: Estrada-parque do Pantanal (MS) e Estrada-parque da Cantareira (SP), dentre outras estudadas na pesquisa. Dada a abrangência destes estudos e limitações de pesquisa *in loco* por razões de custos e prazos para viabilidade deste trabalho, optou-se por uma “varredura” e análise dos estudos de caso a partir de sítios eletrônicos (*sites da internet*) constituídos pela propaganda de divulgação destes lugares como destinos turísticos. Entende-se que esta metodologia de análise a partir de *sites* de divulgação turística foi relevante para a pesquisa uma vez que se propõe (talvez) em um primeiro momento de busca a informações pelo turista; portanto, pode contribuir no “alimento” do imaginário e da imaginação necessário à fruição do turismo; a *internet* pode encerrar também valores de acessibilidade popular ao vislumbre de uma vontade pela viagem turística.

⁵ O referido roteiro foi desenvolvido como auxílio aos alunos no levantamento de campo nas disciplinas de Paisagismo I, Paisagismo II e Paisagismo III do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI).

Estradas-parque: corredor ecológico e de uso antrópico turístico Pantanal (MS)

A estrada compreende as rodovias estaduais MS-184 e MS-228, sendo considerada uma unidade de conservação pelo governo de Mato Grosso do Sul em 1993. O traçado remonta às rotas originais das grandes boiadas e caminhos naturais do Pantanal. Foi traçada originalmente por Marechal Cândido Rondon ao trazer a rede de telégrafos para a região. Sua construção só foi possível com aterros que variam de um a três metros de altura que procuram garantir o deslocamento em qualquer época do ano; porém essa condição é comprometida nas cheias mais intensas (Estrada Parque Pantanal, 2010). Mas a própria cheia e a dificuldade de deslocamento acaba por se tornar também uma forma de atração ao turismo de aventura, segundo muitas imagens de divulgação.

Entorno

- Pólos geradores de tráfego: considera-se a cidade de Corumbá, por onde se tem verificado as principais partidas turísticas.
- Usos: a única área urbanizada próxima à estrada-parque é a cidade de Corumbá. Ao longo da estrada existe apenas o setor de serviços hoteleiros com pousadas e hotéis-fazenda (predominantemente na porção sul da estrada).
- Transporte: nota-se ausência de transporte coletivo destinado para toda via. O automóvel de passeio, geralmente para os esportes de aventura, apresenta-se com frequência nas imagens de divulgação.
- Permeabilidade e acessibilidade: existem duas opções para percorrer a estrada-parque, partindo-se de Campo Grande, entra-se pelo Buraco da Piranha onde existe um Posto da Polícia Militar Ambiental, próximo ao Morro do Azeite; e pode partir de Corumbá, por um lugarejo conhecido como Lampião Aceso (Estrada Parque Pantanal, 2010).
- Unidade do entorno: a constância de imagens com apelo à natureza realça este modo de vocação turística ao longo da estrada. Pode-se interpretar também que o mote da natureza é uma pretensa construção da imagem desta destinação turística que só foi possível em razão daquela realidade exuberante de paisagem.

Equipamentos e mobiliário urbano

- A estrada-parque é bastante conhecida por locais onde se pratica a pesca esportiva, há a presença de equipamentos destinados à fruição da fauna e flora. Possui 70 pontes de madeira onde se observa grande número de animais e aves. Antigas sedes de fazenda de gado conciliam as atividades de pecuária e ecoturismo (Estrada Parque Pantanal, 2010). A coleta de imagens de divulgação turística não apresentou relevância quanto ao mobiliário urbano em seus aspectos de adequação e quantidade.

Sinalização/Comunicação visual

- Imagens coletadas apresentam sinalização quanto à fauna e indicativas de equipamentos de serviços de hotelaria particulares. Não foi encontrada informação acerca de outro tipo de sinalização; mas é possível arriscar que há sinalização de trânsito.

Fauna e flora

- A Estrada-parque do Pantanal é uma área de especial interesse turístico tendo como possibilidade a manutenção da propriedade privada e do estilo de vida tradicional da região, onde programas de proteção à vida silvestre podem ser implantados sem haver necessidade de desapropriação de terras (Estrada Parque do Pantanal, 2010). Há vegetação rasteira com milhares de ribeirões (corixos) e lagos naturais (Estrada Parque Pantanal, 2010). Na flora da região pantaneira as espécies mais comuns florescem em diferentes épocas do ano, sendo um atrativo para o deleite visual do turista durante todo o ano, portanto independente de sazonalidades.

Serra da Cantareira (SP)

O Parque Estadual Serra da Cantareira foi decretado como tal no final do século XIX por ser uma das maiores florestas urbanas nativas do mundo (com oito mil alqueires). Em 1994 a região da Serra da Cantareira foi reconhecida pela UNESCO como parte da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo (Beller, 2010).

Entorno

- Pólos geradores de tráfego: a estrada possui bares e muita diversidade de usos nos finais de semana; mesmo não possuindo passeios públicos, ciclofaixas ou ciclovias. Há uma continuação da estrada como acesso ao núcleo Engordador através de uma via secundária (Conde, 2007).
- Usos: o primeiro espaço aberto ao público foi o núcleo Pedra Grande com a Trilha das Figueiras, Trilha da Bica e Trilha da Pedra Grande. O núcleo Engordador também possui três trilhas: da Cachoeira, do Macuco, e para os esportistas de aventura, a Trilha de Mountain Bike com 1,4 km de percurso variando de leve a íngreme. O núcleo Águas Claras está direcionado para educação ambiental, onde é possível percorrer a Trilha das Águas Claras; Trilha da Samambaia-Açú, com caminhada de 1,2 km por uma alameda de samambaias que chegam até 2,5 m de altura; Trilha das Araucárias com 1,2 km de percurso de pinheiros-do-paraná; Trilha Suçuarana com 1,2 km, e que tem esse nome em homenagem a suçuarana, maior felino encontrado no Parque Estadual da Cantareira. Ainda nos arredores do parque podem ser encontradas atrações como tirolesa, cavalgadas, escaladas em rocha, passeios em veículos tração 4x4, um rapel que pode ser feito em paredões de até 96 m de altura. Possui um centro de visitantes com *playground* na entrada, garantindo uso para crianças (Parque Estadual da Cantareira, 2010).
- Transporte: por se tratar de uma região metropolitana, o transporte coletivo de acesso à estrada está garantido, ainda que com baldeações, conexões e intermodalidades.
- Permeabilidade e acessibilidade: o acesso só é possível através de transporte coletivo ou carros de passeio; não há sistema de ciclovias ou ciclofaixas que se integre à estrada. Pode-se considerar a área pouco permeável uma vez que as malhas urbanizadas das cidades que compõem a região metropolitana de São Paulo e que encerram o Parque Estadual da Cantareira não “tangenciam” efetivamente a estrada-parque.
- Unidade do entorno: predomina a imagem da natureza do bioma Mata Atlântica. Pode-se interpretar que a diversidade de usos atrelada à natureza existente confere um ambiente codificado de parque urbano, com uma animação por usos ocasionados pela presença de visitantes.

Equipamentos e mobiliário urbano

- Nota-se uma predominância na linguagem do *design* dos equipamentos, bem como uma diversidade deles apropriada para usos de parque. A iluminação possui uma padronização, mas se encontra apenas junto aos equipamentos; disto decorre que os usos noturnos podem ser prejudicados ao longo da estrada, porém este fato também faz com que a população de aves não fique afugentada ao longo do percurso.

Sinalização e Comunicação visual

- Ao longo da via existem placas informativas que dizem respeito às localidades e setores, assim como placas que informam a respeito de aspectos geográficos relevantes. Há quantidade suficiente de informação em placas para a legibilidade dos percursos e localização.

Fauna e flora

- O parque estadual da Serra da Cantareira vem sofrendo processo acentuado de degradação ambiental com expansão urbana. Observa-se que em alguns trechos do trajeto a vegetação nativa de Mata Atlântica foi substituída por vegetações mais rasteiras com o intuito de criar visuais interessantes, enquadramentos para morros. Ao longo do percurso é possível ser tomado pela surpresa de animais, portanto um atrativo, principalmente para crianças.

Os fatores de infra-estrutura, equipamentos, mobiliário urbano, sinalização e comunicação visual estudados nas estradas-parque brasileiras denotam que os usos antrópicos não estão totalmente providos em termos de distribuição, quantidade, qualidade, adequação, unidade da linguagem visual e do *design*. Se a linguagem do *espaço* público está de certa forma codificada por estas condições analisadas deste roteiro aqui elencado (entorno, equipamentos e mobiliário urbano, sinalização/comunicação visual, fauna e flora); vale considerar que as estradas-parque no Brasil ainda não se configuram como suportes adequados ao lazer, ócio e turismo como assim se pretende. Mesmo que haja avanços em termos dos encaminhamentos de uma legislação ambiental (inclusive nas diversas instâncias municipal, estadual e federal), os aspectos *espaciais* da realidade devem ser revistos e considerados pelos agentes que procuram promover as estradas-parque no Brasil. Porém, é nitidamente através do fator fauna e flora que se potencializa a estrada-parque no Brasil.

Considerações finais

De modo que o fator da natureza é um dos elementos que leva à escolha daquele local como possibilidade de usos para uma estrada-parque; sendo assim, esta natureza é o valor que se agrega às atividades da estrada (sejam turísticas, sejam do deleite visual, sejam dos usos para esportes convenientes ao local, entre outros). Os locais de produção de uma estrada-parque se transformam em bases para instalação de infra-estruturas nas quais o processamento da paisagem (já existente) passa a anteceder a própria produção do corredor natural como. Assim, uma consciência ecológica “funcional” abre uma nova comunicação com a natureza, permite o consumo do lazer e turismo em áreas restabelecidas ou conservadas, criando-se circuitos produtivos em suportes espaciais ao mesmo tempo em que são círculos de cooperação entre as necessidades do capital e natureza.

Se um corredor ecológico compreende, no ideal de seus termos, *oikos* “casa” – o suporte (também) das atividades humanas; é necessária uma certa “desmistificação” de que as áreas de corredores ecológicos sejam essencialmente protegidas sem a presença do homem. Cultura humana e conservação “convivem” nesta “casa” (*oikos*). De sorte que os corredores verdes, quando usufruídos em sua visibilidade e espaços sociais para o bem coletivo, podem criar uma nova cultura de relação com a natureza.

Em alguns casos a estrada-parque está inserida ou acessa uma unidade de conservação e/ou preservação, porém não é tratada como tal, pois é considerada apenas por sua “beleza” cênica e não tem nenhuma padronização de informações ou cuidados por parte de algum órgão ou interesse privado. E mais: a estrada-parque enquanto unidade de conservação seria o “elo” necessário para a conexão de áreas conservadas/preservadas, efetivando um sistema de espaços livres públicos em escala regional e até um ideal de sistema ecológico para a manutenção da biodiversidade entre “manchas” estanques.

Bibliografia

Beller, Aletéia. *Serra da Cantareira*. Disponível em:<http://charmeaovolante.uol.com.br/canais/turismo/interna.php?id_canal=70materia=SerradaCantareira>. Acesso em 29 jun. 2010.

Conde, Carlos Alberto dos Reis (2007). *Estrada Parque: Estratégia de desenvolvimento sustentável, o caso da estrada parque na Serra da Cantareira*. 70 p. Dissertação (Pós-Graduação em Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas.

Estrada Parque Pantanal. Disponível em:<<http://www.webventure.com.br/destinoaventura/destinos/index/atracoes/destino/corumba/atr/395>>. Acesso em: 15 jun. 2010.

Estrada Parque Pantanal. Disponível em:<<http://www.riosvivos.org.br/canal.php?mat=14659>>. Acesso em: 15 jun. 2010.

Estrada Parque Pantanal. Disponível em:<<http://blogandoturismo.googlepages.com/CAPTULOII.PDF>>. Acesso em: 16 jun. 2010.

Esportes e Lazer. Disponível em:<<http://www.itacare.com/itacare/megabusca.php?group=ecotrip&ca t=trilha+cachoeira&lang=portugues>>. Acesso em: 22 jun. 2010.

Franco, Maria A. de R. (1997). *Desenho ambiental: uma introdução à arquitetura da paisagem com o paradigma ecológico*. São Paulo: Annablume.

Geisendorf, Thomas. *Serra da Cantareira – SP*. Disponível em:<http://www.ecoturismobrasil.com.br/serra_da_cantareira_3.htm>. Acesso em: 29 jun. 2010.

Kliass, Rosa G. (1993). *Parques urbanos de São Paulo*. São Paulo: Pini.

Laurie, Michel e Cutts, Simon (1983). *Gardens are for people*. Chicago: MCGRAW-HILL TRADE.

Macedo, Silvio S. e Sakata, Francine G. (2010). *Parques urbanos no Brasil*. São Paulo: EDUSP.

McHarg, Ian (1967). *Proyectar com la naturaleza*. Barcelona: John Wiley and sons.

IX Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo
30 de agosto e 01 setembro de 2012 – Universidade Anhembi Morumbi - São Paulo

Parque Estadual da Cantareira. Disponível

em:<<http://turmadoarboreto.blogspot.com/2007/12/parque-estadual-da-cantareira-maior.html>>. Acesso em 29 jun. 2010.

Parque Estadual Serra da Cantareira. Disponível

em:<http://www.guiadasemana.com.br/Sao_Paulo/Passeios/Estabelecimento/Parque_Estadual_da_Serra_da_Cantareira.aspx?id=1151>. Acesso em: 30 jun. 2010.

Projeto Estrada Parque da Roseira. Disponível

em:<http://www.recanta.org.br/estrada_parque.html>. Acesso em: 30 jun. 2010.

Pontos Turísticos da Região. Disponível

em:<<http://www.elkaris.com/?pg=14&keys=Itacare+Pontos+Turisticos&t=1258>>. Acesso em: 22 jun. 2010.

Raposo, Isabel e Heredia, Celso. *Shopping na Cantareira: progresso indesejável*. Disponível em:

<<http://www.jornaldaserra.com.br/8Arquivo/SHOPPING/1shoppingpage.htm>>. Acesso em 29 jun. 2010.

Santos, Milton (1996). *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec.

Soriano, Afrânio José Soares (2006). *Estrada Parque: Proposta para uma definição*. 2006. 202 p.

Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia – Área de concentração em Organização do Espaço. Universidade Estadual Paulista, Rio Claro.

Ururuçã/Serra Grande. Disponível em:<http://www.costadocacau.com.br/pt/c_serragrande.php>.

Acesso em: 19 jun. 2010.