

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

*Lina Juliana Tavares Viana***

*Daniela Rodrigues da Cunha****

*Francisco Antônio dos Anjos*****

Resumo

Esse artigo buscou compreender o 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, identificando a atratividade dessas quatro cidades que permeiam o destino Rota dos Tropeiros. A pesquisa é de natureza qualitativa e investigação exploratória, descritiva e delineamento bibliográfico. A metodologia aplicada foi subdividida em duas categorias, identificadas por externa (vias de acesso) e interna (água, esgoto, energia e espaços públicos de lazer). Por conclusão verificou-se que a empresa Rota dos Tropeiros e seus associados não apresentam dados quantitativos dos turistas e visitantes que procuram o destino. Os espaços públicos destinados ao lazer, em áreas naturais e construídos da associação Rota dos Tropeiros apresentam divergências para com os segmentos, os quais os municípios analisados estão inseridos. A infra-estrutura básica de transportes não apresenta facilidade na acessibilidade, gerando conflito de informação com os mapas rodoviários oficiais. Embora exista um trabalho em conjunto para o desenvolvimento de uma região a infra-estrutura quando se apresenta incipiente não agrega resultados positivos na consolidação de um espaço independente deste espaço ser trabalhado inicialmente como produto turístico.

Palavras-chave: Produto Turístico; planejamento turístico; infra-estrutura.

Abstract

This article understand the development of tourist attraction, the Route Tropeiros, permeated by municipalities paranaenses of Lapa, Ponta Grossa, Castro and Tibagi. The research aimed to make the process of development of tourism and its forms of marketing, identifying the attractiveness of these four cities that permeate the fate of Route Tropeiros. The research is a qualitative and exploratory research, design and descriptive literature. The methodology used was divided into two categories, identified by external (access roads) and internal (water, sewage, energy and public spaces for leisure). In conclusion it was found that the company Tropeiros of Rota and his associates do not have quantitative data of tourists and visitors seeking the destination. Public spaces for recreation in natural areas and built the association of Route Tropeiros to have differences with the segments, which analyzed the municipalities are inserted. The basic infrastructure of transport does not give in easily accessible, generating conflict of information with the official road maps. Although there is a working together for the development of a region where the infrastructure is not incipient presents aggregate results in the consolidation of an area independent of this area be worked initially as a tourist product.

Key-words: Product tourism; planning tourism; infrastructure.

Introdução

No desenvolvimento turístico nacional vem se observando, particularmente em áreas onde o turismo é uma atividade predominante, efeitos negativos acentuados, principalmente nos destinos em que tal processo não se apresenta atrelado a um planejamento efetivo. Esses fatores evidenciam a preocupação em relação à necessidade de um processo de planejamento e gestão turístico que tenha por pressuposto a produção de espaços e atividades que atendam aos anseios tanto das localidades e de suas populações quanto dos turistas e dos agentes econômicos envolvidos (Ruschmann, 2004; Dias, 2003).

A gestão do desenvolvimento do turismo deve estar atrelada a um conjunto de fatores que possam dar suporte a um produto turístico em potencial. O direcionamento dessas potencialidades agregadas à infra-estrutura e mão de obra qualificada abre espaço a ações adequadas que possa dar suporte ao turismo, e agregar valores tanto ao turista, quanto à população local.

A busca por vivenciar outras culturas passou a ser mais valorizada recentemente pela sociedade contemporânea, de uma maneira mais expressiva do que em outros momentos da história da civilização. Fica evidente que tal mudança no comportamento das pessoas vem acompanhada da disponibilidade de tempo livre e renda.

A partir desta percepção, observa-se a necessidade de despertar tanto a comunidade quanto nos demais interessados pelo turismo um desenvolvimento estruturado, para a necessidade constante de melhoria efetiva da qualidade dos produtos e serviços ofertados pelo destino. O sucesso dos produtos turísticos quer seja em âmbito local ou regional é resultante da aproximação de interesses e atuações conjuntas.

A partir destas reflexões, o presente artigo tem por objetivo compreender o desenvolvimento turístico da "Rota dos Tropeiros", que tem como principais destinos os municípios paranaenses de Lapa, Ponta Grossa, Castro e Tibagi. O estudo analisou os produtos turísticos, juntamente com as formas de comercialização e a infra-estrutura local.

O Produto Turístico analisado (Rota dos Tropeiros) apresenta aspectos históricos e culturais, tanto por sua originalidade considerando as experiências no sul do Brasil, quanto pela importância do movimento conhecido por tropeirismo¹ que perdurou desde o início do século XVIII até as primeiras décadas do século XX (Rota dos Tropeiros, 2008).

Para melhor compreensão da associação entre produto turístico e desenvolvimento local foi apresentada a segmentação do produto turístico Rota dos Tropeiros, seguido dos dados que se referem à infra-estrutura das localidades, como forma de identificar o desenvolvimento local, bem como as possibilidades presente nesta relação.

O estudo buscou analisar o produto turístico denominado Rota dos Tropeiros, uma associação de empresas de turismo sem fins lucrativos, responsável por desenvolver projetos para consolidar e integrar economicamente os empreendimentos inseridos em 16 municípios, sendo eles: Rio Negro, Campo do Tenente, Lapa, Porto Amazonas, Palmeira, Balsa Nova, Campo Largo, Ponta Grossa, Carambeí, Castro, Tibagi, Telêmaco Borba, Pirai do Sul, Arapoti, Jaguariaíva e Sengés (Rota dos Tropeiros, 2008).

Atualmente esta associação tem se consolidado institucionalmente por meio de órgãos públicos², os quais trabalham a rota com um foco comercial divididas em quatro segmentos: *Natureza e aventura*, com lazer e entretenimento relacionados ao turismo de aventura; *História e Cultura* com entretenimento relacionado a atrativos históricos e culturais; *Saúde e Bem Estar*, com

*O presente artigo é uma versão de um trabalho apresentado no V Seminário da Associação Nacional de Pós-Graduação em Turismo - ANPTUR, no Grupo de Trabalho DTH-3 - Destinos Turísticos e Hospitalidade: Planejamento e Gestão, em Ago. de 2008.

**Lina Juliana Tavares Viana
Universidade do Vale do Itajaí
jujutviana@hotmail.com
Mestranda em Turismo e Hotelaria pela Universidade do Vale do Itajaí - UNIVALI.
Bacharel em Turismo e Hotelaria pela Universidade Salgado de Oliveira - UNIVERSO.

***Daniela Rodrigues da Cunha
Universidade do Vale do Itajaí
danielacunha@terra.com.br
Mestranda em Turismo e Hotelaria pela Universidade do Vale do Itajaí - UNIVALI.
Professora da Graduação em Turismo na Associação de Ensino de Santa Catarina - ASSESC.

****Francisco Antônio dos Anjos
Universidade do Vale do Itajaí
fsanjos@terra.com.br
Doutor em Engenharia da Produção (Gestão Ambiental) Professor e Pesquisador do Programa de Pós-Graduação Stricto sensu Mestrado Acadêmico em Turismo e Hotelaria e do Doutorado em Administração e Turismo da UNIVALI.

¹O tropeirismo foi um movimento resultante de um processo sistemático da comercialização de animais (mulas e gados) e da exploração das minas de prata no Peru. O caminho era percorrido da Região Sul do Brasil até a cidade de Sorocaba em São Paulo por comerciantes, sendo também os responsáveis pelo surgimento de vilas, freguesias e cidades. Sua mais importante contribuição foi assegurar a unidade dos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo (ROTA DOS TROPEIROS, 2008).

²AMCG - Associação dos Municípios dos Campos Gerais; SEBRAE - Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas; SETU - Secretaria de Turismo do Estado do Paraná; ECOPARANÁ e PARANÁ TURISMO (Rota dos Tropeiros, 2008).

o lazer em ambientes naturais, Parques Estadual e Municipal e, Bosques; e, *Fé e Misticismo* com visitas a lugares considerados exóticos (Rota dos Tropeiros, 2008).

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).

O desenvolvimento do turismo deve estar diretamente ligado a uma estrutura baseada num processo de planejamento turístico com foco na localidade, atendendo aos anseios da população autóctone, dos turistas e, se constituindo enquanto meta do Poder Público. Dessa forma a implantação de um produto turístico em uma localidade deve 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, *"de viveres, para saciar a curiosidade da nova existência do horizonte conhecido"* (Andrade, 2000, p.14).

A infra-estrutura e a superestrutura podem ser consideradas como 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.

Os 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). Os gastos neste segmento tendo em vista não gerar renda, e, sobretudo é tratada como investimento público.

Nesta perspectiva baseia-se o conceito proposto por Boullón (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"*. Este princípio também é 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.

Metodologia

Para compreender os dados referenciados é necessário entender que o planejamento turístico deve estar atrelado a planos políticos, econômicos e sociais, como forma de identificar previamente a viabilidade da ação futura, evitando assim possíveis desgastes econômicos e sociais.

Em função destas situações Boullón (2002) propõe quatro tipos de projetos: *Projeto de organização* - vinculando aspectos administrativos das organizações públicas e privadas; *Projeto de marketing* - definindo estratégias de negócios e ações realizadas por empresas e pelo Estado; *Projeto de organização do espaço turístico* - resultado que o turismo, (intervenção do homem) provoca no território; *Projeto de apoio a atividade turística* - as atividades passam a ser vinculadas aos centros turísticos pelo seu tipo de atrativo.

Estes projetos vão resultar em ações que possibilitam estabelecer um direcionamento inicial para a proposta desejada. A partir da referida tipologia de projetos turísticos, foi realizado um recorte teórico, onde o Projeto de organização do espaço turístico serviu de arcabouço para a análise dos dados coletados nesta pesquisa.

A metodologia apresenta-se configurada na forma de pesquisa qualitativa, com investigação exploratória, descritiva e delineamento bibliográfico. Para a elaboração dessa pesquisa, além da infraestrutura interna e externa também são identificados dados gerais, referente a peculiaridades de cada localidade, adaptada do Projeto de infraestrutura de Boullón (quadro1), a metodologia está dividida em duas categorias (interna e externa). A primeira denominada infraestrutura 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, dos 16 municípios pertencentes à rota, foram analisados quatro (Lapa, Castro, Tibagi e Ponta Grossa) por apresentarem matéria prima semelhantes, sendo realizado um levantamento de dados secundários da rota por meio de visitas técnicas e mapas cartográficos, considerando as carências nas interligações entre os municípios paranaenses da Lapa, Ponta Grossa, Castro e Tibagi.

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

Quadro 1: Projeto de Infra-Estrutura

CATEGORIA	TIPO
Externa	Aeroportos Portos Rodovias
Interna	Água Esgoto Energia Espaços públicos de lazer

Fonte: Adaptado de Boullón(2002, p. 26)

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 conjunção dos interesses do tropeirismo 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 (Rota dos Tropeiros, 2006).

Os dados históricos apresentados das cidades analisadas descrevem a organização espacial destas cidades, as quais compreendem uma região que recebe influencia direta do turismo para desenvolver e manter a infra-estrutura local.

• Lapa

O município da Lapa surgiu a partir do movimento tropeirista, no início do século XVIII, com a ocupação de fazendas para criatórios e invernagem de gado, em 1872, o povoado foi desmembrado de Curitiba e emancipado como município e cidade, a qual agregou episódios ocorridos durante a Revolução Federalista, em 1894, conhecido como o Cerco da Lapa (Rota dos Tropeiros, 2008).

O processo histórico no município da Lapa resultou em 14 quarteirões com 235 imóveis, os quais são tombados pelo IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Os bens disponíveis a visitação são: Theatro São João, Casa Vermelha (Museu do

Tropeiro), Av. Manoel Pedro (antiga rua das tropas), Santuário de São Benedito, Igreja Matriz de Santo Antônio e Parque Ecológico Estadual do Monge (Rota dos Tropeiros, 2008).

CASTRO

O Caminho do Viamão no Paraná começou a ser povoado a partir das paradas dos tropeiros que utilizavam as margens do rio Iapó para acampar, fazendo surgir também o Pouso do Iapó, conhecido como Capão Alto. O pouso evoluiu posteriormente para a categoria de Freguesia de Sant'Ana do Iapó, em 1774; Vila Nova de Castro, em 1789 e cidade, em 1857, a primeira instituída no estado (Rota dos Tropeiros, 2008).

No ano de 1885, Castro recebeu imigrantes alemães, poloneses, holandeses e japoneses, em função disso a cidade apresenta características arquitetônicas e culturais herdadas desses imigrantes. Os *Atrativos Construídos* mais visitados na cidade são: a Colônia de Castro (moinhos holandeses), o Museu do Tropeiro, Igreja Matriz de Sant'Ana, Casa da Praça e a Casa da Cultura Emilia Erichsen. Os *Atrativos Naturais* mais visitados são: o Parque Estadual do Cânion do Guartelá, o Morro do Cristo, Parque Lacustre e, a Prainha Parque Municipal Libânio Costa (Prefeitura Municipal de Castro, 2008).

• Tibagi

Conhecida como "terra dos diamantes", em função do estabelecimento de garimpeiros que procediam de São Paulo, com a notícia de que o rio Tibagi possuía ouro e corria sobre um leito diamantífero. Na última década do século XVII povoadores foram se estabelecendo na região as margens desse rio, onde se encontra atualmente a cidade de Tibagi (Prefeitura Municipal de Tibagi, 2008).

Os lugares mais visitados na cidade são: *Atrativos Construídos*: Museu Histórico, Igreja

de Nossa Senhora dos Remédios, Bom Jesus da Cana Verde da Fortaleza, Museu do Garimpo, Recando da usina velha, Teatro Municipal e, Palácio do Diamante e, *Atrativos Naturais*: Parque Estadual do Guartelá (entre Castro e Tibagi), Balneário do Arroio da Ingrata, Caminho do Guataçara, Parque Passo Risetti (Prefeitura Municipal de Tibagi, 2008; Rota dos Tropeiros, 2008).

• Ponta Grossa

Ponta Grossa surgiu na primeira década do século XVIII, às margens do Caminho das Tropas, por uma rota que ligava o Rio Grande do Sul a São Paulo e era utilizada por criadores e comerciantes de gado. Ao longo do século XIX as vilas oriundas da ocupação inicial adquiriram formas urbanas, as atividades econômicas foram se diversificando e a cidade passou a estabelecer uma dinâmica própria deixando de ser um complemento da vida rural (Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, 2008).

A partir de dados da Rota dos Tropeiros (2008), os lugares mais visitados, enquanto *Atrativos Construídos* são: Museu Campos Gerais, Estação Saudade (Complexo Ferroviário), Igreja Matriz de Sant'Ana - Catedral, Capela Santa Bárbara, Igreja Nossa Senhora do Rosário; e enquanto *Atrativos Naturais*: Parque Estadual de Vila Velha (Arenitos, Furnas e Lagoa Dourada), Parque Margherita Sannini Masini, Parque Municipal Rio Verde e, Buraco do Padre.

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 compreender o processo histórico para analisar a infra-estrutura turística dos municípios integrantes da Rota dos Tropeiros.

A compreensão referente à apresentação dos dados está permeada por Boullón (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.

Ao compreender os conceitos e métodos relacionados a projetos turísticos, Boullón (2002, p. 19) entende que "Qualquer atividade humana se desenvolve no presente, quando se está olhando para o futuro." Esta afirmação torna perceptível o poder da imaginação e da criatividade do homem.

A partir destas interações imaginárias vão surgindo idéias, as quais dão origem a planejamentos que depois de implantados mostram resultados e possibilidades de continuidade e/ou manutenção. No turismo estes planejamentos podem servir para trabalhar áreas e setores empresariais (hotéis, centros de eventos, parques temáticos) ou espaços (cidades, municípios, regiões), isso será definido pelo objetivo que se pretende alcançar para obter os resultados desejados ou questionados.

Infra-estrutura interna

Para Boullón (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.

Analisando a tabela 1 com base no número total de habitantes das cidades e nos dados referentes à acessibilidade da população em relação à água tratada e rede de esgoto, fica evidente que apenas o município de Ponta Grossa, na questão da acessibilidade a água tratada, se dá num índice desejável.

A tabela 2 apresenta os espaços públicos destinados ao lazer, na cidade da

Tabela 1: População atendida por infra-estrutura urbana - 2005

Infra-Estrutura Urbana	LAPA	PONTA GROSSA	CASTRO	TIBAGI
Água tratada	63%	95%	67%	58%
Rede de esgotos	44%	49%	38%	23%
Total de habitantes	41.777	273.469	63.581	18.471

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

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

Conforme Boullón (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.

Os dados analisados na tabela 3 identificam a carência nas interligações entre os municípios, tanto rodoviária, quanto aérea, apresentando e desconsiderando os equipamentos instalados em pólos

Tabela 2: Espaços de Lazer em 2005

ESPAÇOS DE LAZER	LAPA	PONTA GROSSA	CASTRO	TIBAGI
Natural				
Parque	01	06	05	04
Rio	---	---	01	02
Cachoeira	---	---	---	03
Total Natural	01	06	06	09
Construído				
Teatro	01	02	01	---
Museu	03	03	03	---
Total Construído	04	05	04	00

Fonte: IBGE (2000)/Prefeituras Municipais: Lapa, Ponta Grossa, Castro e Tibagi (2006)

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.

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).

Infra-estrutura externa

Tabela 3: Vias de Acesso

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 ¹ , localizado a 10 km do centro da cidade ² .
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.

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

Figura 1: Mapa Rodoviário do Estado do Paraná



Fonte: Ministério dos Transportes (2008)

Organização: Charles Boni

Considerações Finais

A Rota dos Tropeiros, enquanto iniciativa conjunta apresenta 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, por apresentar vários municípios com vocações distintas, os quais apresentam potencialidades suficientes para mobilizar turistas que buscam por atrativos naturais e histórico-culturais.

Mediante a existência de um conjunto de ações voltadas ao planejamento e ao desenvolvimento turístico regional pode-se afirmar que fatores positivos e negativos estão diretamente relacionados ao turismo nesta região, pois a Rota dos Tropeiros e seus associados não acompanham os números de turistas e visitantes que procuram o destino, ou seja, não existem dados estatísticos que apresentem índices de turistas nos municípios. Isso dificulta a manutenção

³Aeroporto 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 (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2008).

do produto e uma possível melhoria de programas associados ao marketing regional.

Essa relação é evidenciada a partir da análise que as redes dos serviços urbanos dos centros turísticos (água tratada e, redes de esgotos) apresentam-se acessíveis a uma parcela da população nas localidades analisadas de modo a identificar esse aspecto como positivo, para o caso de futuras implantações de empreendimentos hoteleiros ou de alimentos e bebidas.

Em relação aos espaços públicos destinados ao lazer, em áreas naturais e construídas, a associação Rota dos Tropeiros apresenta divergência para com o segmento dos municípios de Ponta Grossa, Castro, Lapa e Tibagi, os quais estão inseridos nos segmentos Natureza e Aventura; História e Cultura; Saúde e Bem Estar; Fé e Misticismo.

Embora a associação tenha inserido estes quatro municípios nos mesmos segmentos afirmando apresentarem características semelhantes, não é a realidade que os dados apontam. No que se refere a espaços para o lazer o município da Lapa apresenta 1 espaço natural e 4 construídos; Ponta Grossa se mostra com 6 espaços naturais e 5 construídos destinados ao lazer; Castro aparece com 6 espaços naturais para o lazer e 4 construídos e Tibagi com 9 áreas naturais e nenhum espaço construído destinado ao lazer.

Mediante os dados apresentados pode-se afirmar que os municípios de Lapa e Tibagi, não têm matéria prima turística suficiente para fazerem parte dos quatro segmentos apresentados pela associação da Rota dos Tropeiros, sendo necessária uma nova formatação dos segmentos ou a realocação destes municípios nos segmentos que lhes competem.

A partir da análise realizada na infraestrutura básica de transportes, também se observa que a existência das vias de acessos, não implica em acessibilidade. Percebe-se

que a região reflete o modelo viário 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 compreende a rede férrea como único modal que realiza o traçado da rota dos tropeiros, o qual atualmente não está à disposição do turismo, atendendo apenas as demandas da produção.

Ainda na análise da rota apresentada, questiona-se como o turista em automóvel particular consegue circular tendo por base o 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, fica evidenciado que embora exista um trabalho conjunto para o desenvolvimento de uma região, a infraestrutura da Rota dos Tropeiros ainda se apresenta incipiente,

dificultando a consolidação da região, mesmo que seja exaustivamente trabalhada como produto turístico.

Referências Bibliográficas

- 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.
- BOULLÓN, 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.
- FERNANDES, 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. **Lapa**. Disponível em:<www.lapa.pr.gov.br/>. Acesso em: 11 de out. 2006.
- PREFEITURA MUNICIPAL DA LAPA. **Infra-estrutura**. Disponível em:<http://www.lapa.pr.gov.br/admin_rg2007.asp>. Acesso em: 25 de ago. 2008.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE CASTRO. **Castro**. Disponível em:<www.castro.pr.gov.br/news.php/>. Acesso em: 11 de out. 2006.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE CASTRO. **O município**. Disponível em: <http://www.castro.pr.gov.br/e107_plugins/content/content.php?content.36>. Acesso em: 25 de ago. 2008.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTA GROSSA. **Ponta Grossa**. Disponível em:<<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/>>. Acesso em: 11 de out. 2006.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTA GROSSA. **Perfil da Cidade**. Disponível em:<<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/perfil>>. Acesso em: 25 de ago. 2008.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE TIBAGI. **Tibagi**. Disponível em:<www.tibagi.pr.gov.br/>. Acesso em: 11 de out. 2006.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE TIBAGI. **Histórico do Município**. Disponível em:<<http://www.tibagi.pr.gov.br/>>. Acesso em: 25 de ago. 2008.
- QUEIROZ, M.V. de. **Messianismo e conflito social**. São Paulo: Ática, 1977.
- ROTA DOS TROPEIROS. **Guia turístico**. Disponível em:<www.rotadostropeiros.com.br/>. Acesso em: 04 de nov. 2006.
- ROTA DOS TROPEIROS. **A rota**. Disponível em: <<http://www.rotadostropeiros.com.br/>>. Acesso em: 25 de ago. 2008.
- 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.

Cronologia do processo editorial:

Recebimento do artigo:	26-jun-2008
Envio ao parecerista:	18-ago-2008
Recebimento do parecer:	21-ago-2008
Envio para revisão do autor:	22-ago-2008
Recebimento do artigo revisado:	06-set-2008
Aceite:	06-set-2008