

ROTA CÊNICA SP

CONCEITUAÇÃO

Miracatu - SP © Biosphera



ROTA CÊNICA SP

CONCEITUAÇÃO

CADERNO TÉCNICO/MASTERPLAN

Rota Cênica SP
Conceituação
Dezembro de 2020





“Pretendemos que o Programa Rotas Cênicas SP não inclua exclusivamente espaços para contemplação da natureza, mas também locais para que as pessoas possam vivenciar experiências e contar com opções que tornem as estradas autênticos parques temáticos. Uma ação integrada com a Secretaria de Logística e Transportes, prevê que as rodovias estaduais que serão revitalizadas, modernizadas e concessionadas tenham um projeto cênico acoplado, ou seja, que elas passem a ser visualizadas não só como um caminho, mas como parte do destino e da viagem.”

Vinicius Lummertz, Secretário de Estado do Turismo



Programa Rota Cênica SP

As Rotas Cênicas hierarquizam o destino na medida em que agregam valor, em termos de qualidade visual e especial, à paisagem e à população, e são, indubitavelmente, uma ferramenta para a proteção das paisagens e das comunidades, e para a promoção e o fortalecimento do valor estético, ambiental e cultural dos recursos naturais e do patrimônio histórico-cultural das localidades em que estão inseridas. Simultaneamente, pela sua relevância como atrativo turístico, seus benefícios sociais e econômicos são indiscutíveis, pois constituem, em inúmeros países, destacada fonte geradora de emprego e renda. Inúmeros exemplos ao redor do mundo podem atestar tais benefícios.

Além de contribuir para o fortalecimento da identidade cultural de uma localidade ou região, a criação de estradas ou rotas cênicas promove a valorização da vida rural ao incentivar o setor primário e as propriedades rurais, de forma particular, oportunizando novas frentes de trabalho, comercialização de sua produção e estimulando a fixação do homem no campo. Com isso, promovem o bem-estar social ao diminuir o êxodo rural, que tem se constituído, nos últimos anos, em um grave problema social para o Brasil.

No caso específico do estado de São Paulo, esse aspecto é altamente relevante e não pode deixar de ser considerado quando da implementação do Programa Rotas Cênicas Paulistas, pois diz respeito às características geográficas e aos aspectos etnográficos particulares do estado. Isso fez repercutir na forma de ocupação do seu território e no desenvolvimento do setor produtivo primário, em que a agricultura, a pecuária e a pesca são importantes fontes de divisas e emprego, e configuram a paisagem rural. Esses atributos conferem ao estado de São Paulo um cenário com qualidades paisagísticas diferenciadas. Tais particularidades devem ser consideradas e valorizadas, pois constituem uma marca distintiva e um atrativo turístico de considerável potencialidade.

Neste contexto, a idealização e implantação de rotas turísticas de categoria cênica no estado de São Paulo, se considerada a sua diversidade geográfica e cultural, bem como a qualidade dos seus atrativos turísticos, possibilitará a compatibilização da necessidade de comunicação entre as localidades com os atrativos particulares dos sítios e com a qualidade da paisagem. Tais feitos potencializarão uma atividade na qual, em que muitos países, se constitui como um dos principais pilares do produto interno bruto: o turismo ou a atividade turística.





1



2



3

1 - Caverna em Iporanga - SP © SETUR SP

2 - Campo de Flores, Holambra - SP © Ken Chu

3 - Pindamonhangaba - SP © Vladimir Soares

Equipe Técnica

Ike Gevaerd

Coordenador Geral

Elifas Kassim Holodniak

Coordenador Técnico

Murilo C. Lucena Vieira

Coordenador de Arquitetura

Norberto Schaefer

Administrativo Financeiro
e Engenheiro Civil

Leandro Bertolli Neto

Turismólogo/Arquiteto

André Gevaerd

Fotógrafo/Cinegrafista

Lucas N. Farias

Arquiteto

Marco Aurélio Ranzi

Arquiteto

Bruno T. Tonietto

Arquiteto

Fernanda C. F. Moura

Arquiteta/Pesquisadora

Laila Gebhard da Rosa

Designer Gráfico/Diagramadora

Pedro Henrique Homrich

Jornalista/Revisão de Texto

Janine K. Abreu

Jornalista/Revisão de Texto

Lucas Bundyra

Assistente

Heloísa Zaccani Beltrame

Estagiária de Arquitetura

Mayara Dionissa

Estagiária de Arquitetura

Welysson Fernando Wehrmann

Estagiário de Arquitetura

Biosphera

Empreendimentos Ambientais



Cachoeira Dito Salu, Barra do Turvo - SP © Elias Gomes

Sumário

Rota Cênica SP	02
Índice dos cadernos	03
As Rotas Cênicas Paulistas	04
Apresentação	04
Conceito	06
Qualidades intrínsecas e critérios norteadores	06
Critérios norteadores para a concepção de Rotas Cênicas	08
Rota Cênica SP	12
Justificativa e impactos esperados	12
Justificativas para a realização desta proposta	15
Impactos positivos previstos com a adoção do Programa Rota Cênica SP	16
Medidas para a conservação e valorização da paisagem	18
Infraestrutura associada – Valorização da identidade cultural	21
Qualificação de equipamentos e de instalações turísticas particulares	22
Medidas estruturais e recomendações técnicas complementares	22
As 4 Rotas Cênicas de São Paulo	27
A Experiência Internacional de Rotas Cênicas	30
Estados Unidos – das estradas-parque às rodovias cênicas	32
Europa – as rotas panorâmicas e temáticas	39
Outras rotas turísticas internacionais consagradas	52
As tentativas de implantação de rotas cênicas na América do Sul	54

Rota Cênica SP

Índice dos cadernos



Vale do Ribeira _____ Caderno 01

Rota Lagamar: Cananéia, Iguape, Ilha Comprida, Pariqueira-Açu

Rota das Cavernas: Eldorado, Iporanga, Jacupiranga

Rota Mata Atlântica: Apiaí, Barra do Turvo, Iporanga, Itaóca

Rota Rastro da Serpente: Apiaí, Capão Bonito, Guapiara, Ribeira, Ribeirão Grande

Rota Estrada Parque: Registro, São Miguel do Arcanjo, Sete Barras

Mantiqueira Paulista _____ Caderno 02

Rota Vertente da Serra: Tremembé, Pindamonhangaba, Santo Antônio do Pinhal, Campos do Jordão

Rota do Arvoredo: Santo Antônio do Pinhal, Campos do Jordão, Monteiro Lobato

Rota Campista: Santo Antônio do Pinhal, São Bento do Sapucaí, Campos do Jordão

Rota do Livro: Santo Antônio do Pinhal, São Bento do Sapucaí, Campos do Jordão

Circuito das Águas _____ Caderno 03

Rota do Café: Serra Negra, Socorro, Amparo

Rota das Águas: Monte Alegre do Sul, Serra Negra, Lindóia, Águas de Lindóia

Rota das Flores: Amparo, Pedreira, Jaguariúna, Holambra

Litoral Norte _____ Caderno 04

Rota das Enseadas: Ubatuba, Caraguatatuba

Rota Costa Atlântica: São Sebastião, Ilhabela, Bertioga

As Rotas Cênicas Paulistas

Texto e pesquisa por Leandro Bertolli Neto/Ike Gevaerd

Apresentação

Há mais de um século, os caminhos e estradas deixaram de ser exclusivamente vias de comunicação ou passagem que interligam localidades ou regiões por motivações relacionadas ao escoamento da produção e às transações comerciais. A consolidação do turismo como atividade de lazer e, nas últimas décadas, como importante segmento econômico, assim como a emergente preocupação com as questões ambientais, motivaram inúmeras iniciativas ao redor do mundo no sentido de conceber os novos projetos de rodovias e, também, de transformar as estradas com valor paisagístico e/ou atributos históricos agregados já existentes em corredores paisagísticos ou cênicos.

A crescente valorização dos recursos naturais e dos atrativos histórico-culturais deu origem a novos segmentos e modalidades turísticas, como o turismo ecológico e o turismo cultural, e, em decorrência, a subsegmentos como o turismo de aventura e o turismo de contemplação ou observação. Com base nos preceitos da sustentabilidade, a fruição dos elementos e das qualidades do espaço físico visitado, bem como da paisagem e dos demais atributos do próprio trajeto realizado entre a origem e o destino, passaram a se constituir para um contingente cada vez maior de turistas no principal objetivo da viagem, o que, em grande parte, justifica a consolidação e o sucesso dos programas de

vias panorâmicas ou rotas cênicas postos em prática em inúmeros países.

Por sua vez, constata-se que a construção de estradas ou rodovias é, indiscutivelmente, uma das atividades que gera as maiores mudanças e impactos sobre o meio, e que pode produzir alterações ambientais e paisagísticas significativas no local de implantação, tanto de forma positiva quanto negativa.

Considerando essa premissa, a execução e a operação de um projeto viário podem potencializar o desenvolvimento dos recursos e dos destinos turísticos ou, ao contrário, prejudicar sua evolução, devido à depreciação da qualidade visual ou a uma eventual deterioração ambiental, impactos que, neste último caso, são, muitas vezes, difíceis de serem revertidos.

Tais efeitos podem ser potencializados, se forem positivos, e mitigados - ou, mesmo, revertidos -, se forem negativos, caso o projeto e o traçado das vias, e a sua gestão, na etapa de manutenção, sejam realizados de forma amigável e harmoniosa com o meio ambiente que os circundam, através da incorporação de critérios e medidas de proteção do entorno que permitam compatibilizar tais aspectos.

A importância destas vias não se restringe aos recursos ou à atividade turística, mas também à gestão do Estado enquanto integrante da Superestrutura,

componente fundamental do Sistema Turístico. Em todo o mundo há uma série de experiências que evidenciam que a ação do poder público em parceria com as forças produtivas e com a comunidade do local de implantação das rotas cênicas ou panorâmicas é altamente benéfica para todos os envolvidos. Torna-se imprescindível, para tanto, o envolvimento e o comprometimento da população residente e das forças produtivas locais - comunidade, organizações sociais, empresas e organismos governamentais -, especialmente em relação à manutenção de trechos da estrada e aos cuidados que devem ser tomados com o entorno.

No entanto, de forma particular, no Brasil, as estradas e rodovias não têm sido concebidas como parte constitutiva das paisagens que percorrem; ao contrário, em boa parte dos casos, os projetos de engenharia de estradas desconsideram os atributos da paisagem, sejam eles naturais ou construídos.

Como princípio, a criação de rotas turísticas e, particularmente, de vias de beleza cênica deve causar o mínimo impacto sobre o meio e manter as características paisagísticas naturais e culturais da área de intervenção. A paisagem proporciona uma experiência visual enriquecedora, e seus componentes naturais (formações geológicas, porções e cursos d'água, vegetação, entre outros), além das instalações e atividades desenvolvidas pelo homem, qualificam um caminho ou rota.

Deve ser ressaltado que os caminhos ou estradas públicas possuem objetivos e características diferenciadas, de acordo com os sítios ou localidades em que estão inseridos. Nesse sentido, existem caminhos de caráter produtivo, funcional, recreativo, entre outros, aos quais devem ser associados elementos e configurações compatíveis com suas necessidades e finalidades específicas.

Neste contexto, a idealização e implantação de rotas turísticas de categoria cênica no estado de São Paulo, se considerada a sua diversidade geográfica e cultural, bem como a qualidade dos seus atrativos turísticos, possibilitará a compatibilização da necessidade de comunicação entre as localidades com os atrativos particulares dos sítios e com a qualidade da paisagem. Tais feitos potencializarão uma atividade na qual, em que muitos países, se constitui como um dos principais pilares do produto interno bruto: o turismo ou a atividade turística.

A proposição do programa "Rotas Cênicas Paulistas" vem, portanto, ao encontro de todos esses princípios e tendências evolutivas, pois visa se constituir em um modelo de planejamento e desenvolvimento de vias ou estradas cênicas que irá fomentar a atividade turística, fortalecer a identidade cultural das distintas regiões do estado de São Paulo, valorizar e conservar os recursos naturais existentes, contribuir para o desenvolvimento da atividade rural e para a fixação do homem no campo, gerar novas oportunidades de emprego e renda, e, em decorrência, promover o desenvolvimento cultural, ambiental e socioeconômico dos municípios envolvidos, das distintas regiões e do estado como um todo.

Maria Fumaça, Jaguariúna - SP © SETUR SP



Conceito

Qualidades intrínsecas e critérios norteadores

Conceituação

Originadas das estradas-parque (parkways) norte-americanas – como será abordado mais adiante –, as Rotas Cênicas ou Vias de Beleza Cênica são, de uma forma sintética, estradas implantadas em áreas de elevado valor paisagístico e/ou ambiental, e cuja finalidade é preservar e proteger o seu entorno ante o impacto estético que poderiam eventualmente sofrer devido às atividades não compatíveis com o meio.

Segundo o conceito universal, as “Rotas Cênicas” são caminhos que apresentam particulares qualidades cênicas, naturais, históricas, recreativas, culturais ou arqueológicas, incluindo construções, assentamentos e outras formas de atividade humana designadas como tal, que se encontram sujeitas a um manejo destinado a proteger tais recursos e estimular o desenvolvimento econômico por meio da atividade turística e da recreação.

Recebem várias denominações, dependendo do país em que se inserem e, também, em função das características do local em que são implantadas: estradas-parque, estrada ecológica, estrada ou via panorâmica, estrada cênica, via verde, estrada ambiental, entre outras designações. Além destes tipos de estradas, encontradas em inúmeros países ao redor do mundo, existem algumas vias que possuem conceito e definição próprios como as Byways, Scenic Drive, Scenic Highway, Forest Roads e as Parkways, que ocorrem principalmente na América do Norte.

Cabe fazer menção às qualidades intrínsecas de uma Rota Cênica, a fim de diferenciar as particularidades que pode apresentar, dependendo da sua localização geográfica e do contexto ambiental, natural e/ou histórico em que esteja inserida. Essas características irão possibilitar aos transeuntes (habitantes da localidade, visitantes, turistas) presenciar e vivenciar distintas experiências, de acordo com cada situação. Segundo o National Scenic Byways Program (Programa Nacional de Rotas de Beleza Cênica), criado em 1991, nos EUA, uma Rota Cênica pode abarcar, em conjunto ou isoladamente, as seguintes qualidades intrínsecas:

A) Qualidade Cênica:

O caminho proporciona a mais elevada experiência visual, que surge a partir da observação do ambiente natural e, também, das intervenções humanas ao longo do caminho. Todos os elementos estão em harmonia e partilham uma qualidade indissociável.

B) Qualidade Natural:

Aplica-se àquelas características ou recursos do ambiente natural que se encontram em estado inalterado. Pode haver evidências de atividade humana, mas os recursos naturais devem apresentar pouca ou nenhuma alteração.

C) Qualidade Histórica:

Engloba heranças do passado que estejam associadas com os elementos físicos da paisagem, sejam eles naturais ou o resultado de atividades humanas que possuam significado histórico. Tais atributos informam e educam o visitante, e promovem a valorização do passado. Os elementos históricos devem refletir as ações das pessoas e podem incluir edificações, assentamentos e outros tipos de atividades humanas.

D) Qualidade Cultural:

Reflete as evidências e expressões dos costumes e tradições de diferentes grupos de pessoas. Os traços culturais podem ser representados pela arquitetura, artesanato, música, dança, rituais, festas, gastronomia e outras manifestações artísticas ou culturais.

E) Qualidade Arqueológica:

Compreende a evidência física, histórica ou pré-histórica do homem e suas atividades. As rotas cênicas que possuem qualidade arqueológica contam com ruínas, composições e/ou outras evidências físicas históricas que evidenciam a sua importância científica, promovendo o conhecimento e a educação dos visitantes, bem como a apreciação e valorização da paisagem.

F) Qualidade Recreativa:

Envolve o lazer, o entretenimento e as práticas desportivas, com a disponibilização de atividades ao ar livre diretamente associadas aos elementos naturais e culturais da rota cênica. Tais atividades recreativas possibilitam aos habitantes da região, bem como aos visitantes, a apreciação ativa e passiva da paisagem. Transitar ao longo de estradas ou rotas com essas características passa a ser uma atividade recreativa e prazerosa.



Critérios norteadores para a concepção de Rotas Cênicas

Para a idealização dessas vias, devem ser considerados parâmetros de projeto diferenciados dos convencionais no que diz respeito a aspectos como velocidade, raios de curvatura, largura das vias, sinalização, entre outros atributos arquitetônicos e de engenharia, com a incorporação de estruturas de apoio, como mirantes e áreas de estacionamento para os usuários, que, em alguns trechos, poderão acessar ciclovias ou caminhos para pedestres a fim de percorrer áreas naturais não alteradas.

Tais estradas devem ser transformadas em locais onde os turistas irão vivenciar experiências, imprimindo-se um valor a cada marco natural da sua área de abrangência, se constituindo em caminhos onde os visitantes apreciam e interagem com a paisagem. Este é o verdadeiro 'espírito' que traduz o conceito das rotas cênicas. A concepção do termo "cênico", no entanto, não envolve apenas a paisagem natural, mas deve incorporar o sentido mais amplo do cenário, que considera a paisagem produzida e/ou construída pelo homem, inclusive a estritamente urbana. A paisagem cultural pode incluir os vilarejos e cidades, as estradas e os acessos, as pontes, os viadutos, os túneis e outras obras de engenharia

ou intervenções humanas, que também devem ser consideradas no contexto das estradas panorâmicas ou rotas cênicas.

A paisagem oferece uma experiência visual memorável e enriquecedora. Seus elementos, que incluem formações geológicas, porções e cursos d'água, vegetação, além das instalações e atividades desenvolvidas pelo homem, contribuem para a qualidade de um caminho ou rota. As rotas cênicas complementam a paisagem e contribuem para a preservação dos recursos naturais e cênicos, destacando a riqueza natural, histórica e cultural das distintas localidades, e os ambientes ao longo dos seus percursos. Elas passam a integrar a paisagem porque a sua concepção e execução estarão focalizadas na manutenção da harmonia com o meio e com as comunidades vizinhas. Por essa razão, não devem ser concebidas como um instrumento ou pretexto para a implantação de uma infraestrutura que possa destruir os valores naturais e culturais; pelo contrário, as Rotas Cênicas têm como principal objetivo promover a integração desta infraestrutura com a identidade dos cenários que as circundam e que podem ser avistados a partir do seu trajeto.

Ilhabela - SP © Roberto Pavezi Netto



Campos do Jordão - SP © Deni Williams



Na sua concepção e no próprio traçado das Rotas Cênicas deve-se considerar a integração estética da arquitetura e da paisagem com os requisitos técnicos de engenharia a serem empregados na construção de uma rodovia. Deve estar presente, portanto, um conceito fundamental: integrar a paisagem e o caminho, o que promove o conhecimento da geografia, dos aspectos histórico-culturais, do caráter do sítio, bem como do seu entorno. Pode-se afirmar que tais caminhos enriquecem a experiência do viajante e promovem a atitude contemplativa diante do meio ambiente, desencorajando, desse modo, ações inadequadas que possam comprometer a estética e a qualidade espacial da paisagem.

As Rotas Cênicas propõem intimidade e atraem o visitante para um encontro exclusivo e intransferível com a paisagem. Não constituem em si mesmas um produto, nem relegam os viajantes ao limitado papel de consumidores, já que transcendem o vínculo comercial do turista com o meio ambiente ao promover o desenvolvimento do senso de interdependência e de integração recíproca entre este e a paisagem. E esta relação não implica, de nenhum modo, a ausência ou redução dos mesmos benefícios econômicos produzidos pela atividade turística. Ao contrário, as estradas cênicas possibilitam que o caminho e a paisagem se beneficiem mutuamente, pois passam a representar um aporte para as comunidades do entorno, já que promovem a valorização e a conservação dos elementos naturais e da riqueza cultural das localidades onde se inserem.

Além de contribuir para o fortalecimento dessa identidade cultural, a criação de estradas ou rotas cênicas promove a valorização da vida rural ao incentivar

o setor primário e as pequenas propriedades rurais – de forma particular –, oportunizando novas frentes de trabalho, comercialização da sua produção, estimulando a fixação do homem no campo. Em decorrência, promovem o bem-estar social ao diminuir o êxodo rural, que tem se constituído, nos últimos anos, em um grave problema social para o Brasil.

No caso específico do estado de São Paulo, esse aspecto é altamente relevante e não pode deixar de ser considerado quando da implementação do Programa Rotas Cênicas Paulistas, pois diz respeito às características geográficas e aos aspectos etnográficos particulares do estado. Isso fez repercutir na forma de ocupação do seu território e no desenvolvimento do setor produtivo primário, em que a agricultura, a pecuária e a pesca são importantes fontes de divisas e emprego, e configuram a paisagem rural. Esses atributos conferem ao estado de São Paulo um cenário com qualidades paisagísticas diferenciadas. Tais particularidades devem ser consideradas e valorizadas, pois constituem uma marca distintiva e um atrativo turístico de considerável potencialidade.

Na linguagem do Turismo, poder-se-ia argumentar que as Rotas Cênicas hierarquizam o destino na medida em que agregam valor, em termos de qualidade visual e espacial, à paisagem e à população, e são, indubitavelmente, uma ferramenta para a proteção das paisagens e das comunidades, e para a promoção e o fortalecimento do valor estético, ambiental e cultural dos recursos naturais e do patrimônio histórico-cultural. Simultaneamente, pela sua relevância como atrativo turístico, seus benefícios sociais e econômicos são indiscutíveis, pois constituem, em inúmeros países, destacada fonte geradora de emprego e renda.



Rota Cênica SP

Justificativa e impactos esperados

Os contrastes geográficos, econômicos e histórico-culturais presentes no território paulista privilegiam a atividade turística e suas diversas modalidades: são incontáveis os destinos, roteiros e programas disponíveis, que podem ser usufruídos ao longo do ano nas distintas regiões turísticas do estado. No litoral, dezenas de belas praias, cada qual com suas particularidades, desertas, pacatas vilas de pescadores e balneários agitados com intensa vida noturna.

Ao percorrer o estado, os contrastes da paisagem surpreendem o viajante. O mar azul das suas praias, as dunas de areia branca, as plácidas lagoas e as restingas que permeiam boa parte da costa paulista, contracenam com o verde exuberante da Mata Atlântica preservada, com as cadeias montanhosas, com as florestas nativas, com os campos verdejantes, com os cânions, com os vales e rios sinuosos, cachoeiras, cavernas e inúmeras fontes de água termal distribuídas pelo território paulista. Paisagens naturais de extraordinária beleza, situadas junto a bucólicos recantos rurais e outras tantas bem próximas a centros urbanos com infraestrutura desenvolvida.

A população paulista, é, igualmente, multifacetada. Os descendentes dos colonizadores açorianos, alemães e italianos dividem espaço, nas distintas regiões do estado, com os afrodescendentes, indígenas, poloneses, austríacos, ucranianos, japoneses, dentre outros, e mantém viva a sua herança cultural, seja através da arquitetura, dos hábitos e costumes, das festas tradicionais ou da gastronomia típica. Um grande número de localidades e cidades distribuídas nas regiões turísticas do território paulista preserva esse riquíssimo legado histórico que confere a São Paulo distinção em relação a outros estados e regiões do país.

Por sua vez, a hospitalidade é uma característica marcante dos paulistas. Em todos os recantos do estado, tanto no litoral quanto no interior, a população cultiva a arte de bem receber e servir os visitantes. Tanto as pequenas hospedarias e pousadas rurais de administração familiar, quanto os hotéis de maior porte localizados nos maiores centros urbanos, primam pela receptividade e boa acolhida dos turistas. Tais

componentes do Sistema Turístico, em conjunto com a infraestrutura existente, representam um sólido suporte para o desenvolvimento qualificado do turismo.

Este cenário, altamente favorável à atividade turística, aliado à beleza paisagística do território paulista, estimula o desenvolvimento de atividades recreativas e turísticas ligadas à paisagem, como o Turismo Rural, o Ecoturismo e seus subsegmentos, como o turismo de aventura e o turismo de observação e contemplação da natureza. Uma das vantagens do turismo ecológico como ferramenta para o desenvolvimento das comunidades é que tem um baixo custo em termos de requisitos de infraestrutura. Ele também representa um menor impacto ambiental, uma vez que o ecoturista, em sua maioria, possui maior grau de conscientização e interesse em cuidar do meio ambiente. Bem gerido, o Ecoturismo poderá se constituir na base de um turismo sustentável e consistente que proporcionará melhoria da qualidade de vida da população, maior integração humana, melhor compreensão da diversidade do entorno ambiental e uma alternativa de desenvolvimento técnico, econômico e social das localidades e regiões em que for estimulado.

Nesse contexto, o Programa ROTA CÊNICA SP tem como objetivo central se constituir em um incentivo para que a população local e os turistas possam transitar por caminhos seguros e agradáveis, livres de entulhos e ruídos paisagísticos, como anúncios, construções precárias e extração de agregados, entre outros. Ou seja, caminhos harmoniosos que convidem os transeuntes a pararem ao longo do percurso para desfrutar da paisagem e caminhar pelas trilhas apreciando a natureza. Também se espera promover uma profunda mudança cultural, em que os cidadãos se sensibilizem diante dos valores históricos, estéticos, ambientais e ecológicos do entorno. Finalmente, o programa permitirá unir os esforços públicos e privados, com vistas ao aprofundamento de estudos de um tema emergente e de grande importância para o estado de São Paulo e para o país, como é o planejamento e desenvolvimento de caminhos ou rotas turísticas.



São Bento do Sapucaí © Biosphera



Justificativas para a realização desta proposta

Inúmeras razões podem ser apresentadas para a execução do projeto. Entretanto, foram, aqui, selecionadas as mais importantes, considerando a realidade do estado de São Paulo e as incontáveis experiências bem-sucedidas em todo o mundo:

A) Crescimento acentuado do número de famílias que possuem automóveis e que têm recursos financeiros e disponibilidade de tempo para o lazer, além do desejo de desfrutar dos recursos naturais e culturais (presentes, de forma destacada no território paulista), tanto próximos à sua residência quanto a longas distâncias.

B) Contemplar a paisagem e dirigir por prazer passou a se constituir em uma importante atividade recreativa ao ar livre, tanto no Brasil quanto em outras partes do mundo.

C) O meio de transporte utilizado pela maioria dos turistas que visitam o estado de São Paulo continua a ser o automóvel, o que justifica e favorece extraordinariamente o desenvolvimento e a implantação de rotas panorâmicas ou cênicas.

D) O número de adeptos das atividades turísticas e esportivas ligadas ao ambiente natural, bem como a procura por localidades rurais que favoreçam o contato com a população autóctone, com a sua cultura e a vivência dos seus hábitos e costumes estão em plena ascensão.

E) O rápido e desenfreado crescimento urbano (e metropolitano) impôs a diminuição de condições para a criação de novos espaços para recreação ao ar livre nas cidades de médio e grande porte, induzindo a procura por cidades de menor porte e localidades extra urbanas

que possibilitem o contato com a paisagem natural e o desenvolvimento de atividades turísticas e esportivas associadas à natureza.

F) Os benefícios econômicos gerados pela atividade turística tornaram possível a criação de caminhos e rotas atraentes para os turistas em todo o mundo, configurando-se como uma realidade emergente.

G) A diversidade geográfica e cultural, e os recursos turísticos do estado de São Paulo propiciam o desenvolvimento de modalidades turísticas não massificadas e qualificadas, como o Turismo de Observação e Contemplação, o Turismo de Aventura, o Turismo Cultural, o Turismo Rural e seus subsegmentos.

H) Estudos científicos demonstram que as estradas-parque (e qualquer caminho em boas condições de trânsito, que atravesse uma área florestada e/ou com recursos naturais consideráveis) proporcionam, por meio da vegetação e das paisagens, um efeito restaurador contra o sentimento de raiva e frustração que um motorista com estresse e fadiga pode apresentar.

I) As possibilidades de ganhos espaciais e estéticos da paisagem, além dos benefícios recreativos já conhecidos, por estarem associados ao planejamento rodoviário, ao projeto e à construção das futuras estradas ou rotas cênicas.

J) A implantação de estradas ou rotas cênicas ao redor do mundo tem se constituído em um incentivo para o desenvolvimento de estudos e novas pesquisas científicas sobre a flora e fauna das áreas de entorno das rotas.

Impactos positivos previstos com a adoção do Programa Rota Cênica SP

O desenvolvimento do programa e a posterior designação oficial das Rotas Cênicas irão proporcionar inúmeros benefícios para as comunidades do entorno, para os municípios e para o estado de São Paulo. Alguns desses benefícios ou impactos positivos são, aqui, destacados:

A) Aumento do número de turistas que visitam o estado de São Paulo

A criação de Rotas Cênicas no território paulista possibilitará atrair boa parte dos turistas que visitam o Estado de São Paulo ao longo do ano, notadamente aqueles que acessam o estado por via terrestre, constituindo-se em um novo atrativo turístico para visitantes nacionais e estrangeiros. Da mesma forma, serão potencializados os circuitos e caminhos já existentes, dotando-os de infraestrutura adequada e valorizando os atributos ambientais e culturais das localidades e do estado de São Paulo.

B) Efeito educativo e demonstrativo

Esta iniciativa poderá servir de base para ampliar o conhecimento das comunidades locais em relação ao meio ambiente e promover uma maior consciência ambiental através do desenvolvimento de atividades ao ar livre, possíveis de serem aplicadas com estudantes, associações de bairro ou qualquer tipo de organização social. Com a proposta colocada em prática, um maior número de pessoas terá a oportunidade de se aproximar e conhecer o ambiente ao seu redor. Espera-se, também, promover uma mudança de atitude da comunidade e dos turistas simpatizantes desse segmento, uma vez que o caminho não só oferecerá conectividade e qualidade visual, como também se transformará em uma plataforma que permitirá aos usuários ter acesso à fauna, à flora e às paisagens de grande beleza e importância.

Outro efeito educativo decorrente está relacionado com as mudanças e/ou aprimoramento dos comportamentos que contribuem para a manutenção e conservação dos espaços, o que resultará em áreas limpas e harmoniosas. As Rotas Cênicas tenderão a inibir atitudes indesejáveis, como as queimadas e pichações, e maus hábitos, como o de jogar lixo pelas janelas dos veículos ou de depositar lixo às margens das rodovias, o que tem transformado alguns trechos das estradas em verdadeiros aterros de lixo. Quando a comunidade e os usuários em geral passarem a enxergar um caminho limpo e bem conservado, aos poucos irão se acostumar a mantê-lo dessa forma. A existência de um caminho qualificado e

promovido como “Rota Cênica” nas diversas regiões do estado servirá para fomentar bons hábitos de cuidados ambientais em escolas e incentivar o desenvolvimento de projetos com crianças e jovens, desenvolvendo o senso de coletividade e promovendo os princípios da sustentabilidade.

Algumas iniciativas internacionais já consagradas também podem ser viáveis de aplicar nas regiões em que as rotas estarão inseridas, como, por exemplo, o conceito de “adotar uma estrada”. Cidadãos, empresas e diferentes organizações são potenciais agentes para replicar essa experiência no estado de São Paulo, o que poderá servir de modelo para o restante do país. Iniciativas como essa possibilitam que indivíduos, associações de bairro, grupos ambientalistas locais e escolas se envolvam e participem ativamente da manutenção e da limpeza de estradas, o que se reverterá em benefícios coletivos, inclusive para os visitantes e turistas.

C) Aprimoramento da qualidade da experiência recreativa e cultural

Todas as condições favoráveis para a observação da vida selvagem às margens da estrada e para a apreciação de belas paisagens possibilitarão um maior contato e proximidade com a natureza, bem como com as comunidades e cidades vizinhas. A construção de centros de interpretação, de parques de estacionamento, de mirantes e trilhas, entre outras instalações e equipamentos complementares, fará com que a experiência recreativa e cultural do habitante da localidade, bem como do visitante, seja mais completa e de melhor qualidade, e que o desfrute do meio ambiente e de seus componentes seja potencializado. Em decorrência, haverá o aumento de uma demanda turística mais consciente e qualificada para essas localidades.

D) Melhoria das condições de segurança

Alguns trajetos incluídos nas Rotas Cênicas Paulistas – de forma particular as estradas já implantadas –, se caracterizam por apresentar, em muitos trechos, curvas acentuadas, leito escorregadio (alguns com incidência de geadas), limitações de largura para que dois veículos se cruzem com maior segurança, falta de acostamento, eventuais quedas de rochas e falta de manutenção e limpeza. A proposta das Rotas Cênicas deve considerar a melhoria do caminho nos trechos deficientes e, ao mesmo tempo, a imposição de limites de velocidade em outros. Posto em prática,

o projeto irá melhorar as condições de segurança das rodovias, possibilitará a criação de espaços sinalizados e seguros para o estacionamento de veículos, bem como irá promover a melhoria significativa da sinalização das estradas, com base em modelos internacionais já consagrados.

E) Benefícios socioeconômicos

O Programa Rotas Cênicas Paulista promoverá cada percurso como uma atração turística em si. Acredita-se que isto irá produzir um efeito sinérgico que excederá os limites de cada uma das rotas e contribuirá para projetar as distintas Regiões Turísticas do estado como atrativos de relevância internacional.

A execução do programa trará inúmeros benefícios socioeconômicos para as comunidades das áreas de entorno, para os municípios e, em decorrência, para o estado de São Paulo, com a geração de novas oportunidades de emprego e renda advindos do processo de implantação, de gestão e de manutenção das rotas, bem como das melhorias a serem realizadas e das novas estruturas de apoio que deverão ser incorporadas e construídas ao longo dos trechos das distintas Rotas Cênicas.

As Rotas Cênicas proporcionarão o desenvolvimento econômico sustentável, através da atividade turística e recreativa, e do estímulo à proteção dos recursos que podem estar ameaçados. Além disso, contribuirão para a fixação do homem na sua região de origem, e, conseqüentemente, para a diminuição do êxodo rural (em franca expansão no país), com a geração

de novas oportunidades de emprego e renda para a população local.

F) Fortalecimento da identidade cultural

A possibilidade de contar uma rota “especial” distinguida pela sua qualidade cênica, através da sua designação e do seu reconhecimento formal pelo programa, incentivará a comunidade local a proteger e promover as qualidades únicas e intrínsecas da rota, considerando o seu entorno. Isso contribuirá para o fortalecimento da identidade cultural da população e da localidade e, conseqüentemente, para o desenvolvimento de maior consciência coletiva em relação aos cuidados com a paisagem natural e, também, construída. Da mesma forma, promoverá a conservação e a valorização do patrimônio histórico-cultural de cada comunidade, incentivando a conservação do patrimônio construído, as atividades agropecuárias e artesanais, a gastronomia típica, os festejos tradicionais e as diferentes manifestações artísticas.

Como demonstrado, a execução do Programa Rotas Cênicas Paulistas, com a incorporação de componentes educativos e interpretativos do entorno, pode representar uma mudança de comportamento diante da paisagem e do próprio meio de forma mais ampla, o que contribuirá para a valorização e a conservação dos sítios, considerando sua riqueza natural e cultural, e promoverá o desenvolvimento econômico através da atividade turística, da recreação e das atividades científicas.

Socorro - SP © Sergio Luiz Jorge



Medidas para a conservação e valorização da paisagem

Em boa parte do território que envolve as futuras Rotas Cênicas a natureza está resguardada. As medidas mais imediatas apontam para a remoção de placas e outdoors com anúncios (respeitando-se o afastamento mínimo da via, a ser determinado), limpeza de pichações, remoção de lixo e depósitos de agregados às margens das rotas, remoção de instalações e edificações improvisadas e em desacordo com a legislação viária, plantio de arbustos e árvores nativas ao longo das vias, tratamento paisagístico dos acessos e entroncamentos, entre outras medidas que possam valorizar a paisagem e conferir maior qualidade cênica aos percursos.

Estruturas e equipamentos de apoio e recepção aos visitantes.

No entorno imediato de todo o percurso das rotas cênicas que venham a ser designadas pelo programa, recomendam-se as seguintes intervenções físicas:

- Construção de Centros de Visitantes e/ou Interpretação.
- Habilitação de parques de campismo (em determinadas situações).
- Construção de parques de estacionamento de veículos.
- Construção de mirantes e passarelas panorâmicas.
- Criação de áreas de escape e descanso (com a respectiva estrutura de apoio).
- Criação de trilhas e melhoria das já existentes.
- Implantação de ciclovias (quando possível).
- Instalação, complementação ou melhoria da sinalização informativa e educativa (de forma padronizada e de acordo com os padrões internacionais já consagrados).

- Implantação de estruturas para apoio e recepção de visitantes nas unidades de conservação.
- Melhoria da estética e da segurança das estradas.

Além das estruturas e equipamentos com localização específica (a serem determinadas), está prevista a realização de diversas obras gerais, que irão contribuir para melhoria da estética geral e das condições de segurança das estradas. São elas:

- Instalação de painéis informativos, com destaque para os elementos relevantes da paisagem e da biologia da região (fauna e flora).
- Melhor acabamento para os gabiões (muros e outros elementos de contenção), com a utilização de alvenaria ornamental.
- Pintura de pontes de concreto ao longo do trajeto para minimizar o seu impacto visual na paisagem. Para tanto, serão recomendadas cores e tons suaves, em harmonia com a paisagem natural.
- Padronização da sinalização de trânsito e informações, a fim de orientar o turista e manter o caráter reflexivo, necessário para a segurança dos usuários da rota.
- Redução da velocidade, por meio de sinalização vertical e horizontal, nos trechos mais críticos das rotas.
- Incentivo à criação de comitês e equipes locais para que se encarreguem da manutenção e conservação de cada um dos trechos das distintas Rotas Cênicas que vierem a ser implantadas.

Iporanga - SP © SETUR SP



Ilha Comprida - SP © Biosphera





Infraestrutura associada - Valorização da identidade cultural

Todas as edificações e instalações que venham a ser construídas ao longo das distintas Rotas Cênicas (estacionamentos, centros de visitantes, mirantes, entre outras) deverão atender a um plano geral (master plan), que norteará a implantação da infraestrutura básica associada, bem como servirá de orientação para as intervenções e construções particulares, atuais e futuras, de forma a tornar cada rota um percurso em que prevaleça a unicidade e a harmonia com a paisagem, e com as características culturais de cada região. A ideia central é de que estas construções sirvam de inspiração e incentivem a conservação da paisagem natural, bem como promovam a valorização dos atrativos histórico-culturais das localidades, especialmente no que se refere aos aspectos arquitetônico e estético das edificações, e à organização espacial das áreas do entorno.

Embora não seja premissa invariável adotar um repertório vernacular local para as construções e instalações previstas, o projeto levará em consideração o conceito do *sense of place**, um dos pilares do ecodesign, cujas vantagens para um empreendimento turístico, de acordo com Rocha Azevedo (2010, p. 47), podem ser assim resumidas:

- Redução de custos na implantação, por meio da diminuição de movimentos de terra, do aproveitamento de materiais locais, entre outras;
- Redução de custos operacionais, com a adoção de tipologias construtivas e tecnologias passivas de conforto ambiental que minimizem o consumo de energia e água;
- Mitigação dos riscos de passivos ambientais;
- Diferenciação do produto turístico, por meio da valorização dos recursos locais (paisagem, técnicas e materiais construtivos, ornamentos e objetos decorativos) e da sua integração aos atrativos;
- Diferenciais de marketing, derivados da adequação ambiental e social do empreendimento.

Com base nessas premissas, para o desenvolvimento das edificações (de forma particular, as obras e instalações previstas no Programa) deverão ser adotados os seguintes preceitos:

*Sense of place** Traduzido, literalmente, como "sentido do local", o *sense of place* deriva do conceito de biorregionalismo, em que a preocupação em adaptar a construção às características locais (relativas ao relevo, solos, hidrografia, ventos predominantes, insolação, além de materiais e técnicas construtivas) está presente. Embora a fonte de inspiração seja a arquitetura local ou regional (arquitetura vernácula), as soluções arquitetônicas podem estar, muitas vezes, baseadas em tecnologias exógenas avançadas, com resultados igualmente satisfatórios.

Aspectos físico-construtivos e sustentabilidade

A) Arquitetura

Serão trabalhadas tipologias arquitetônicas contemporâneas, com o emprego de técnicas e materiais construtivos amplamente utilizados em diversas rotas cênicas ao redor do mundo (tais como aço, pedra, vidro e, também, madeira), considerando, no entanto, a harmonia com a paisagem em que tais edificações e instalações serão inseridas, e reconhecendo e incorporando a geografia, o clima e, sempre que possível, os materiais presentes na localidade.

B) Edificações de baixa demanda energética

Para a construção dos Centros de Visitantes e/ou Interpretação, de forma particular, deverão ser adotados sistemas solares passivos, que compreendem a orientação adequada, o emprego de materiais que favoreçam o isolamento térmico e acústico, a utilização de painéis (de janelas) com proteção térmica, coletores solares de água e de ar para água quente e aquecimento, sistema de energia geotérmico, entre outros, com o objetivo de reduzir ao máximo o consumo de energia de combustíveis fósseis.

C) Construções de baixo custo de manutenção

Serão selecionados materiais praticamente autosustentáveis ao longo do tempo, como o aço corten e o concreto armado para as estruturas, a pedra para revestimentos externos de paredes, a madeira auto clavada ou reciclada para as estruturas de telhados e móveis, vidro temperado e policarbonato, entre outros. Todos os materiais a serem utilizados deverão conferir às edificações uma vida útil de, pelo menos, 50 anos, o que significará a redução das despesas com reparos e manutenção das instalações, por serem materiais esteticamente apropriados e com alto nível de durabilidade.

D) Fontes de energias renováveis

São recomendadas como fontes energéticas alternativas para todas as edificações a água (de arroios e rios) e o vento, elementos naturais presentes em

grande parte dos trajetos das futuras Rotas Cênicas. Recomenda-se construir, para cada Centro de Visitantes, uma pequena central de passagem, para o recolhimento e condução da água, e uma turbina, que poderá suprir tais centros de energia na maior parte do ano. Quando o fluxo de água não for suficiente, poder-se-á utilizar um gerador de apoio e, em alguns casos, propor-se-á a

instalação de uma turbina eólica para coletar a energia do vento. Também poderão ser utilizados painéis solares para aquecimento de líquidos dos sistemas de calefação, bem como para aquecer o ar dos condutos de ventilação no inverno. Da mesma forma, poderão ser estudadas outras fontes alternativas de energia que complementem as necessidades da nova infraestrutura.

Qualificação de equipamentos e de instalações turísticas particulares

A fim de qualificar e valorizar a paisagem construída, bem como de orientar e qualificar os serviços turísticos a serem prestados, propõe-se a criação de um Sistema de Qualificação dos equipamentos de apoio à atividade turística (existentes e a serem construídos) localizados ao longo das rotas cênicas designadas pelo Programa Rotas Cênicas Paulistas, estabelecendo-se regulamentação própria e critérios de avaliação, com a emissão de um “selo de qualidade”, que irá representar a garantia de produtos e serviços adequados aos padrões de qualidade previamente estabelecidos.

Tais critérios deverão integrar uma Matriz de Avaliação específica para estes equipamentos/estabelecimentos em que serão considerados a

sua estrutura física (aspectos físico-construtivos e instalações), os serviços oferecidos e os aspectos de gestão dos equipamentos/estabelecimentos, com ênfase para a sua qualidade estética e construtiva, para o padrão de atendimento e serviços, para os aspectos de higiene e para as práticas sustentáveis adotadas.

Estarão incluídos entre tais equipamentos e prestadores de serviços de apoio à atividade turística os restaurantes e similares, os postos de combustível e serviços automotivos, os postos de venda de produtos regionais (agrícolas, artesanais e similares) e os estabelecimentos comerciais, em geral. Esta proposta poderá ser estendida aos meios de hospedagem turística (pousadas rurais, hotéis-fazenda) localizados ao longo das rotas.

Medidas estruturais e recomendações técnicas complementares

A) Políticas públicas

Considerar as Rotas Cênicas Paulistas, no âmbito do Governo Estadual, um segmento turístico a ser desenvolvido, incentivado e promovido no contexto das políticas estaduais de Turismo e no Plano de Marketing delineado para o setor, levando-se em consideração, invariavelmente, as especificidades regionais de cada rota e de cada trecho.

B) Gestão e manejo

Desenvolver um roteiro metodológico ou um guia de procedimentos para a gestão e manejo das Rotas Cênicas, levando-se em consideração as particularidades (ambientais, sociais, econômicas e culturais) de cada região em que as rotas estarão inseridas, que poderia

servir de base para um conselho gestor consultivo com a finalidade constante de aprimorar as condições particulares destas rotas. Assim com a criação de um conselho gestor de cada rota integrado às suas regiões turísticas, podendo ser associado ao seus respectivos consórcios intermunicipais constituindo maior controle de gestão do lugar.

C) Integração e participação: governo e comunidade envolvida

Formar Grupos de Trabalho interdisciplinares no âmbito dos governos municipal e estadual, e da iniciativa privada para discutir a implantação de cada uma das Rotas Cênicas a serem propostas pelo programa, bem como para definir instrumentos de avaliação social de projetos e parâmetros técnicos específicos, de acordo

com as características particulares de cada rota e região, sempre com a participação das forças produtivas dos municípios envolvidos e da comunidade local.

D) Pesquisas e produções técnico-científicas

Estimular o desenvolvimento de pesquisas e outros trabalhos técnico-científicos relativos às metodologias de gestão e ao manejo da paisagem para as rotas cênicas (estudos dirigidos, vídeo-registros, foto-registros e “selos verdes”, entre outras medidas) para o conhecimento, aprimoramento e fortalecimento das rotas.

E) Programas de adoção

Incentivar a criação de programas de “adoção”, em que empresas, instituições ou grupo de cidadãos passam a assumir a manutenção de trechos das rotas, responsabilizando-se, principalmente, por ações como a remoção de lixo, limpeza de pichações, manutenção de canteiros e plantio de árvores, entre outras ações.

F) Legislação específica

Incentivar a criação de legislação estadual que preveja um sistema de Classificação Funcional que contemple a categoria jurídica “Rota Cênica”, estabelecendo-se normas de construção (operacionais e administrativas) diferenciadas das convencionais e exigindo-se, para as Rotas Cênicas e outras estradas de caráter turístico, o manejo paisagístico das obras, através do qual se asseguraria a ausência de impactos visuais que deteriore, dificultem ou restrinjam o desenvolvimento turístico e ambiental dos setores contíguos a tais caminhos públicos. Essas precauções e medidas devem ser adotadas tanto para obras de manutenção, como para os trabalhos de melhoramento e construção de novas estradas.

G) Recursos financeiros e assistência técnica

Propor a criação de mecanismos e legislação específica que possibilitem o acesso a recursos financeiros (federais ou estaduais, a depender do caso) e assistência especializada na gestão das rotas, de forma que, se uma estrada for designada pelo programa, tornar-se-á apta à obtenção de recursos financeiros para a infraestrutura associada e obras de melhorias, tais como

a construção de centros de interpretação, mirantes, passarelas, estacionamentos, áreas de descanso e sinalização, entre outras, bem como de suporte para pesquisas e assistência técnica que possam qualificar o processo de gestão e manutenção da rota.

H) Comercialização

Definir critérios para a organização da atividade comercial ao longo das rotas. Pode-se destacar, dentre os benefícios acarretados por uma rota turística, especialmente nas zonas rurais, a relação produção-comercialização, visto que a comercialização ocorre diretamente entre produtores e consumidores (os visitantes e turistas que transitam pela mesma). Essa comercialização gera benefícios diretos para os agricultores através do escoamento de sua produção, proporciona uma atividade empreendedora e valorização dos produtos, e, conseqüentemente, atrai e fomenta a demanda turística. A transformação e comercialização de produtos possibilitam o aumento e a retenção do valor agregado da produção da agricultura familiar. Com isso, a comercialização de produtos coloniais (incluídos os artesanais) irá representar para vários produtores rurais uma importante fonte adicional de renda, além de gerar ocupações e reduzir o êxodo rural, um grave problema social enfrentado no Brasil.

Por outro lado, o aumento da produção e da comercialização nessas localidades gera novas atividades, não agrícolas, relacionadas com a prestação de serviços (turísticos, de lazer ou auxiliares) junto às estruturas a serem construídas ao longo das rotas, dinamizando ainda mais a economia da localidade e da região.

Para que a comercialização ocorra de forma organizada e em compatibilidade com os preceitos e diretrizes do programa, no entanto, deverão ser estabelecidos critérios e normas específicas que ordenem a atividade comercial e as atividades complementares ao longo das rotas. Tal ordenamento deverá considerar não apenas os limites e a forma de ocupação dos espaços territoriais do entorno, mas também os padrões estéticos e construtivos dos estabelecimentos e instalações, os aspectos de higiene, as tipologias de comércio e a especificidade dos produtos e serviços a serem comercializados/oferecidos, de acordo com as particularidades (ambientais, socioeconômicas e culturais) de cada trecho ou rota.

Ubatuba - SP © Biosphera





Holambra - SP © Tania Parejo

As 4 Rotas Cênicas de São Paulo

A Rota Cênica São Paulo abrange inicialmente quatro regiões. A primeira selecionada, o Vale do Ribeira, é região turística diferenciada, localizada no litoral Sul de São Paulo. O Vale tem mostrado-se o lugar perfeito para os turistas que buscam reviver um pouco da história. Ali foi iniciada a colonização do Brasil. O primeiro povoado brasileiro conhecido fica na região. Ao caminhar pelas ruas, é possível vivenciar as memórias nas edificações preservadas, na cultura mantida adequadamente, na gastronomia típica, com várias recordações sobre a colonização da época pré-colombiana, ao ciclo do ouro e do arroz, respaldadas pelo entorno de natureza quase intocada.

No Vale do Ribeira encontra-se o maior trecho contínuo de Mata Atlântica do país e um grande criadouro de espécies marinhas do Atlântico Sul. O Vale é reconhecido, pela União Internacional para a Conservação da Natureza (IUCN), como a terceira localidade mais importante em relação à produtividade primária e a maior reserva de Mata Atlântica preservada do país, inserida em sete parques estaduais considerados Patrimônio Natural da Humanidade pela UNESCO.

Outra região, com grande área de preservação ambiental, que integra o projeto Rota Cênica é a Serra da Mantiqueira, o maior maciço montanhoso do Brasil. Há, na Serra, quatro dos dez maiores picos culminantes do país, criando lindo destino paisagístico. Com mirantes naturais, ou projetados em meio à natureza, a Serra da Mantiqueira reúne uma sequência de cenários naturais de tirar o fôlego, com direito a neve nos cumes

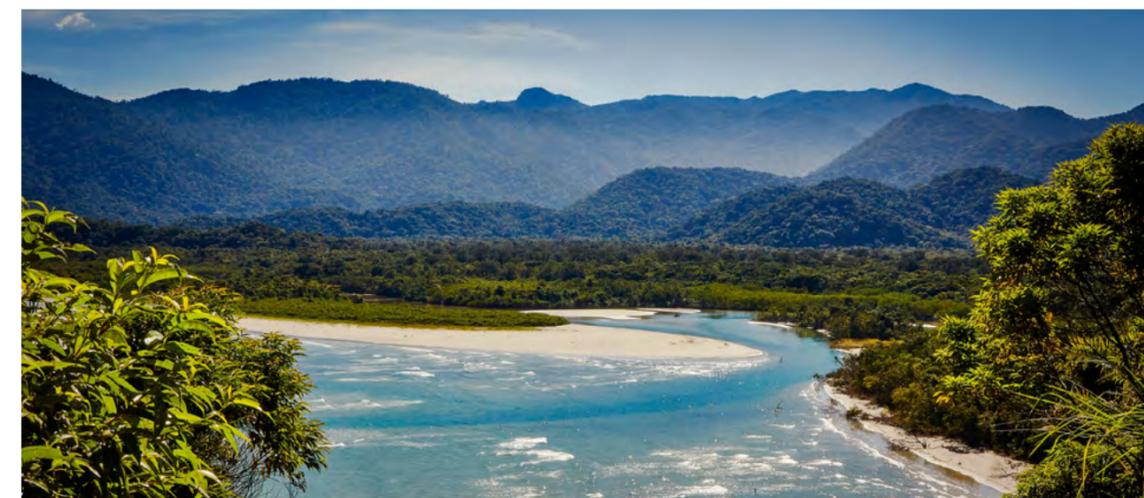
no inverno, clima agradável para aproveitar as várias cachoeiras no verão e ótimo lugar para o turismo ecológico e de aventura o ano todo.

A terceira região turística é o Circuito das Águas, como o próprio nome diz é lugar riquíssimo em águas potáveis e termais, com composição química de gases radioativos em dosagem leve o suficiente para beneficiar as células do corpo humano. A água mineral do local foi utilizada pela NASA para servir de bebida aos astronautas, que participaram da missão Apollo 11. Os benefícios medicinais são uma fonte de turismo, e pelo alto índice de oxigênio da água - um dos mais elevados do mundo - geram água limpa e saudável sem qualquer tratamento químico, o que faz da região grande centro de distribuição de água mineral.

Outro turismo da região é o rural, em vinícolas, em cafezais e em fazendas de produção de queijo, que enriquecem a beleza dos cenários ao longo do caminho. Muitas cidades da região surgiram no ciclo do café. A economia cafeeira era a principal matriz econômica nacional, o que levou à construção de centros históricos com casarões e igrejas, que encantam os turistas.

Já a quarta região turística é a que abrange o Litoral Norte de São Paulo, com praias paradisíacas, desertas, ou mesmo agitadas. Há praias para todo tipo de público, para os amantes do surf ou de vela, para família, solteiros, ou casais. O Litoral Norte tem atrativos turísticos, com diversas trilhas, cachoeiras, piscinas naturais, além de passeios de barco e ótimos hotéis, restaurantes e centros culturais.

Praia da Fazenda, Ubatuba - SP © Ken Chu





A Experiência Internacional de Rotas Cênicas

Texto e pesquisa por Leandro Bertolli Neto/Ike Gevaerd

A partir do início do século passado, quando a América do Norte e parte da Europa passaram a contar com o transporte motorizado, começaram a surgir nos Estados Unidos, de forma espontânea, alguns exemplos notáveis de estradas cênicas e vias arborizadas. A primeira estrada cênica não surgiu, entretanto, como resultado de um planejamento ou programa organizado, levando-se em conta que um programa é definido como um plano predeterminado de ação ou desenvolvimento. Neste sentido, com poucas exceções, nenhum plano coordenado de ação para estradas ou rodovias cênicas foi aprovado na primeira metade do século passado. Em vez disso, tais corredores de viagem foram desenvolvidos em alguns trechos de estradas norte-americanas de forma não contínua e com percursos limitados. Somente a partir da década de 1960 é que as iniciativas para o desenvolvimento de um programa nacional de rotas cênicas começaram a evoluir e se concretizar.

Embora se saiba que os Estados Unidos foram

o primeiro país a tomar iniciativas para a criação de vias panorâmicas, não é possível afirmar que algum município ou estado norte-americano específico tenha sido o primeiro a criar uma estrada cênica ou caminho alternativo panorâmico. Vários projetos importantes foram elaborados e postos em prática nos primeiros anos do século passado, todos praticamente de forma simultânea, cada qual com base no intercâmbio de estudos, experiências e recursos tecnológicos disponíveis. Com base nos registros históricos, no entanto, podem-se identificar alguns dos exemplos mais antigos e, portanto, pioneiros.

A partir dessas primeiras experiências, no decorrer de todo o século passado e, também, do atual, inúmeros programas similares foram colocados em prática em todo o mundo, demonstrando a relevância desses roteiros para a preservação e valorização do patrimônio natural e cultural, para o desenvolvimento da atividade turística e, conseqüentemente, da economia das regiões e países em que foram executados.

Rodovia coberta de neve na Islândia © Anna_Om



Arquipélago Lofoten em Norland, Noruega © den-belitsky

Estados Unidos – das estradas-parque às rodovias cênicas

O conceito original de que um caminho pode ser mais “amigável” e estar em harmonia com a paisagem, e com o próprio usuário, começou a ser aprimorado a partir da década de 1920, nos Estados Unidos. O país já havia iniciado, no início do século passado, a implantação das primeiras “Estradas-Parque” (Parkways), notadamente no estado de Nova York, rodovias que cruzam áreas ambientalmente protegidas (conhecidas, no Brasil, como unidades de conservação). Posteriormente, foram desenvolvidos novos programas destinados a potencializar os circuitos de valor histórico, cultural ou natural que contribuíssem para reforçar a identidade nacional.

A história e a evolução das estradas e caminhos cênicos nos EUA revelam que diversas rotas específicas em todo o país foram designadas com vistas ao desenvolvimento econômico e, também, para a preservação dos seus recursos em períodos subsequentes. As estradas-parque do Condado de Westchester (Westchester County) e a Mount Vernon Memorial Highway foram as precursoras de uma era de caminhos e estradas cênicas que teve início na década de 1910.

Essas primeiras experiências levaram ao desdobramento dos programas de estradas ou rotas cênicas americanas, que foram colocados em prática na década de 1960 e consolidadas com a criação da Federal Highway Administration (FHWA), agência do Departamento de Transportes dos EUA que oferece suporte ao Governo Federal e aos governos locais, por meio do Federal Aid Highway Program, para a concepção, construção e manutenção do sistema rodoviário do país - incluindo estradas, pontes e túneis - e de vários territórios de propriedade federal, bem como terras indígenas, através do Federal Lands Highway Program.

Esta concepção inicial continuou a evoluir por inúmeras razões. De forma particular, o empenho para a consolidação das estradas cênicas resultou do plano de recuperação econômica do país (que sucedeu o período de “depressão econômica” iniciado em 1929 e que persistiu até o final da década seguinte), enquanto algumas propostas surgiram como medidas de preservação da paisagem. Alguns desses projetos se destacaram por introduzir novos conceitos e ideias que moldaram, com grande êxito, o desenvolvimento ordenado e sustentável de inúmeras regiões.

No condado de Westchester, no estado de Nova York, quatro estradas-parque (parkways) foram construídas entre os anos de 1913 e 1930. Estas

vias arborizadas foram consideradas, à época, uma referência para futuras projeções pelo caráter inovador dos projetos técnicos e pela modernidade da sua concepção. Precursoras de tantas outras estradas-parque e vias panorâmicas que vieram a ser implantadas logo a seguir, foram denominadas Bronx River, Hutchinson River, Saw Mill River e Cross County.

Em 1913 foi iniciada a construção da Bronx River Parkway, inaugurada nove anos depois, que foi aclamada como “uma maravilha da engenharia” e como um trabalho paisagístico de notável valor artístico. Como a estrada começou a ser construída pouco tempo depois do advento do automóvel - que passaria a se constituir, anos mais tarde, no principal meio de transporte do país e do mundo -, vários trechos do alinhamento original da via foram projetados para carroças e charretes. A Bronx River Parkway foi simbólica, no entanto, por ser a primeira rota reconhecida como uma via cênica em que se podia transitar tão somente para a contemplação da paisagem e pelo prazer de dirigir.

As outras três estradas que vieram a ser construídas a seguir foram concebidas com base neste modelo. A Hutchinson River Parkway foi aberta ao tráfego em 1928, a Saw Mill River Parkway, em 1929, e a Cross County Parkway, em 1931. O objetivo pretendido com a construção dessas vias não era apenas o de disponibilizar a rota mais rápida ou a que interligasse de forma mais direta a origem e o destino. Com uma visão mais abrangente, foram projetadas para serem percorridas com velocidades mais moderadas, permitindo, deste modo, a contemplação e a apreciação do cenário paisagístico existente ao longo dos seus trajetos.

Posteriormente, foi construída a Upper Port Caddo Road, no leste do Texas, que integra um conjunto de rotas cênicas com 80 milhas (128,75 quilômetros) de percurso, conhecido como Caddo Trace. Para a execução da rodovia, foi utilizado o traçado original do histórico caminho, que remonta o ano de 1820, época das viagens dos pioneiros em carroças puxadas por bois, viajantes de carruagens e cavaleiros encarregados de entregas expressas. Esta rodovia, fundamental para a colonização do estado do Texas, é considerada um marco do sistema de transportes dos EUA.

Ainda no ano de 1913, a primeira Comissão Estadual de Rodovias do estado do Oregon foi autorizada a iniciar a construção de um sistema de rodovias estaduais que incluía a Pacific Highway, a Columbia River Highway, a Oregon Beach Highway, a Dallas-California Highway, a Central Oregon Highway,



Através de pesquisas e da assistência financeira e técnica aos governos estaduais e municipais, a FHWA (Administração Rodoviária Federal), criada em 1966, é responsável pela garantia da segurança, mobilidade e habitabilidade, bem como por incentivar a inovação, de forma que as estradas e rodovias dos EUA continuem a estar entre as mais seguras e, tecnologicamente, mais desenvolvidas do mundo.

a McKenzie Highway e uma rodovia leste-oeste, de Eugene a Prineville, e da Central Oregon Highway para Ontário, no Canadá. A construção da Columbia River Highway no desfiladeiro da Columbia foi focada na necessidade de construção de uma rodovia cênica que complementasse a beleza paisagística da região. Tal cuidado com a qualificação dos espaços cênicos se reflete em muitos dos primeiros registros sobre a construção desta histórica rodovia. Posteriormente, foram executadas áreas de descanso (rest areas), o plantio de árvores e a regulamentação da publicidade ao ar livre ao longo de todo o percurso.

Na Virgínia, em 1932, foi inaugurada a Mount Vernon Memorial Highway, primeira estrada-parque construída pelo Governo Federal, que originalmente havia sido proposta pelos munícipes da cidade de Alexandria como um memorial ao primeiro presidente dos Estados Unidos, George Washington. O projeto da rodovia, com extensão de 25,74 quilômetros, incorporou diversos novos conceitos e tecnologias para a definição da geometria do percurso, para o desenho das pontes, para o projeto da pavimentação e para a sua construção propriamente dita, que serviram também de padrão para outras rodovias e vias arborizadas que vieram a ser implantadas no território norte-americano. Para proteger os recursos cênicos e restringir invasões, foram adquiridos os direitos de passagem adicionais, visto que o projeto incluiu mirantes e distintivos históricos, e, posteriormente, a construção de uma ciclovia e de um passeio para pedestres, contíguos e paralelos à rodovia, o que potencializou o uso recreativo

e o gozo desta espetacular estrada-parque histórica.

A construção da rodovia George Washington Memorial Parkway, vinculada à Mount Vernon Memorial Highway, foi iniciada em 1935 (na região da Virgínia) e concluída em 1965. A estrada proporciona a vista panorâmica do rio Potomac e, além de resguardar as suas margens e toda a bacia hidrográfica, respeita as características naturais e históricas da região, e das localidades ao longo de toda a rota. O percurso da rodovia conduz o viajante de Mount Vernon à Great Falls, na Virgínia, e do Distrito de Maryland, na fronteira oeste de Georgetown, até Great Falls, em Maryland. Esta estrada-parque, além de proporcionar a contemplação da paisagem natural e dos cenários históricos, oferece inúmeras opções de lazer, interligando um conjunto de parques que oferecem uma grande variedade de atividades e experiências para mais de nove milhões de visitantes anuais.

Iniciada em 1935 e concluída em 1960, a Blue Ridge Parkway é outra das principais rotas panorâmicas do país. A estrada-parque, com 756 quilômetros de extensão, interliga os estados da Virgínia e Carolina do Norte, cruzando 29 condados, sete distritos congressionais e aproximadamente cinco mil propriedades particulares adjacentes. A rodovia, com suas 160 pontes, 26 túneis, incontáveis muros de arrimo e cortinas de contenção, destaca-se como um monumento arquitetônico e paisagístico, e conta com uma ampla diversidade de atrativos naturais e culturais, integrando mobilidade eficiente, recreação e preservação cultural e histórica.

Com o objetivo de ampliar a malha rodoviária e fomentar a atividade turística, o Congresso norte-americano, no ano de 1954, aprovou a execução da Great River Road, o primeiro conjunto de rodovias cênicas dos EUA, que se desenvolve ao longo do rio Mississippi, de Minnesota até o Golfo do México, e é composto por uma rede de três mil milhas (4.828 quilômetros) de estradas federais, estaduais e municipais que cruzam o rio em vários pontos e placidamente atravessam bosques, cidades à beira do rio, terras agrícolas e pitorescos povoados de norte a sul dos EUA. Em 1964, o Congresso autorizou a expansão da extremidade norte da Great River Road, do Lago Itasca, em Minnesota, até a fronteira canadense, interligando as províncias de Ontário e Manitoba, no Canadá, às 4.860 milhas (7.821 quilômetros) da Rodovia Trans-Canadá com a Great River Road. Todos os dez estados norte-americanos envolvidos providenciaram a sinalização ao longo do percurso da rodovia cênica, adotando como símbolo o leme dos barcos a vapor, representação iconográfica que, alinhada ao sistema de sinalização adotado, orienta os viajantes deste complexo rodoviário.

No ano de 1961, o estado do Oregon respondeu ao emergente interesse nacional pelo embelezamento das rodovias, criando um conselho de áreas cênicas (Scenic Area Board), cuja tarefa inicial foi a de identificar ao longo dos trajetos as áreas que apresentassem invulgar beleza cênica natural. Aproximadamente 3.500 milhas (5.632 quilômetros) de estradas cênicas foram indicadas para integrar este projeto. Atualmente, 25 rodovias

cênicas e históricas, além de “rotas de ponte”, foram designadas pelo programa, que distingue o sistema rodoviário do Oregon como um dos mais completos dos EUA, com inúmeras facilidades e modernas instalações de descanso ao longo das estradas, muitas das quais contam com amplos equipamentos de lazer e parques de campismo.

National Scenic Byways Program

Outro programa norte-americano bem-sucedido – e que não pode deixar de ser mencionado – é o National Scenic Byways Program (Programa Nacional de Rotas de Beleza Cênica), criado em 1991, que distingue as estradas em duas categorias: National Scenic Byways (Rotas Cênicas Nacionais) e All-American Roads, e considera, respectivamente, as estradas que possuem características diferenciadas quanto à sua beleza cênica ou as vias que possuam grande valor histórico, recreativo, cultural, arqueológico ou ambiental agregado. Nesse contexto, as All-American Roads se sobressaem, pois, para serem designadas como tal, devem possuir atributos particulares que não são encontrados em outras estradas do país. Se uma estrada for designada pelo programa, torna-se apta à obtenção de recursos financeiros federais para melhorias, tais como a construção de centros de interpretação, mirantes e áreas de descanso. Da mesma forma, através do Programa de Rodovias em Terras Federais (Federal Lands Highway Program), podem ser obtidos recursos para as estradas que atravessem parques nacionais, áreas

Valley of Fire - Nevada, EUA © rawf8



indígenas, florestas nacionais e outras terras públicas protegidas. Cita-se, como exemplo, a conhecida Route 163 (US Highway 163), inserida na divisa dos estados de Utah e Arizona, que corta as formações rochosas do Monument Valley, localizado no interior de uma reserva dos índios Navajo. Atualmente, há 150 estradas designadas como tal, distribuídas por 46 estados norte-americanos.

Projetadas para os viajantes, turistas ou passantes, tanto as Rotas Cênicas Nacionais quanto as All-American Roads dispõem de um serviço de apoio que disponibiliza mapas, fotografias, descritivos históricos, programa de atividades e informações turísticas para auxiliar o viajante a planejar a sua viagem em qualquer uma das 150 distintas estradas designadas pelo Programa Nacional de Rotas de Beleza Cênica. Além dessas facilidades, o viajante pode pesquisar informações sobre o Serviço Florestal dos EUA, sobre o Departamento de Gestão Territorial (Bureau of Land Management - BLM), sobre as áreas rurais (Back Country Byways) e, também, sobre as áreas de pesca e refúgios de vida silvestre localizados ao longo ou próximos às estradas e caminhos alternativos (byways) dos EUA, além dos caminhos cênicos designados pelo governo norte-americano.

Adopt-a-Highway

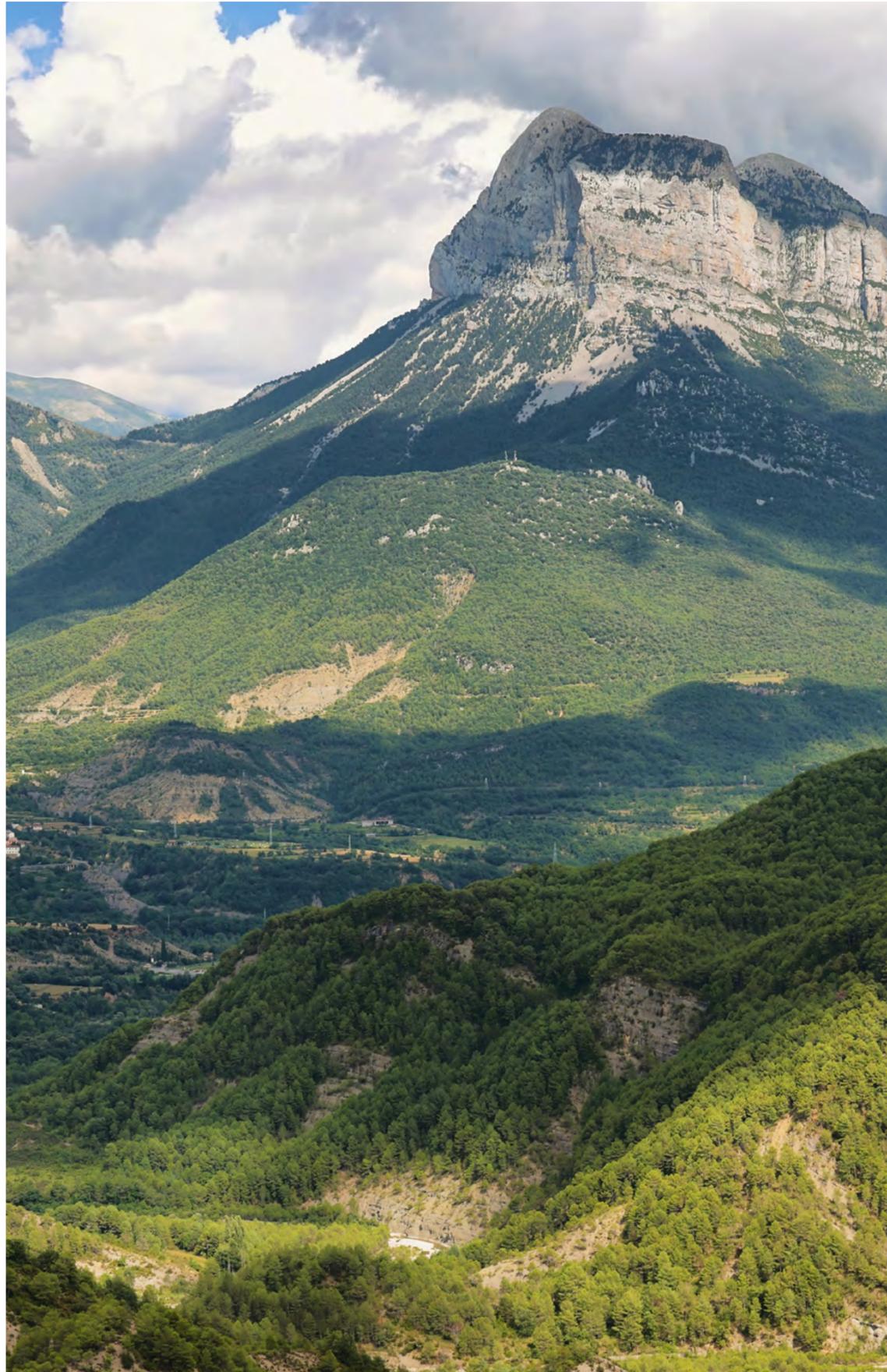
Uma iniciativa diferenciada em relação aos caminhos e rotas cênicas dos Estados Unidos é a de “adotar um caminho”, em que uma empresa, instituição ou grupo de cidadãos decide assumir a manutenção de uma determinada estrada, responsabilizando-se, principalmente, por ações como a remoção de lixo, limpeza de pichações e plantio de árvores. O programa “Adote uma Estrada” (Adopt-a-Highway) teve origem no estado do Texas (EUA), em 1985, e foi adotado, dois anos depois, pelo vizinho estado de Oklahoma. No ano de 1992, 48 estados norte-americanos já haviam colocado em prática programas similares. Este conceito se expandiu por todo o mundo e, a partir dele, foram desenvolvidos, de forma simultânea, vários programas na Nova Zelândia, Porto Rico, Austrália, Japão e Canadá. O mérito desta iniciativa deve ser mensurado não apenas pelos efeitos que têm promovido na economia de recursos públicos desses países, mas também pelo tempo e empenho que milhares de pessoas têm dedicado para manter limpa e bela a sua região ou o seu estado, tanto para os turistas quanto para eles próprios.

Highway 1 na Pacific Coast - Califórnia, EUA © haveseen



Rodovia nas Montanhas Rochosas - Colorado, EUA © haveseen

Peña Montañesa - Aragão, Espanha © estivillml



Europa – as rotas panorâmicas e temáticas

Grande parte dos países da Europa Ocidental e muitos do Leste Europeu contam com sistemas de estradas panorâmicas, rotas temáticas e outras vias com atributos cênicos ou histórico-culturais estruturados e regulamentados por lei (estadual/provincial, regional ou federal). Tais vias ou roteiros são considerados - nos planos de desenvolvimento turístico destes países - produtos essenciais no contexto da oferta turística nacional, representando, em muitos casos, uma das principais fontes de receitas e emprego do setor. São destacados, a seguir, alguns países europeus que contam com legislação específica e adotam, no âmbito da atividade turística, políticas públicas voltadas para exploração e promoção desse segmento.

A) ESPANHA – ROTAS E SENDEROS

Na Espanha e em outros países europeus foi desenvolvido um conceito relativamente diferenciado, com a adoção da expressão “Rotas Pitorescas”. Estas vias são definidas como caminhos que conectam pontos de beleza singular e/ou culturalmente significativos. Assim como nas estradas-parque norte-americanas, foram estabelecidas para tais rotas algumas restrições para a construção: foi proibida a instalação de placas de publicidade ao longo dos percursos e foram incorporados elementos para valorizar e permitir uma melhor apreciação da paisagem.

Para a realização dessas rotas, que têm predominantemente um caráter cultural, a comunidade estadual e/ou municipal é que geralmente estabelece os requisitos articulados e as responsabilidades, que são compartilhadas. De uma forma geral, as rotas turísticas da Espanha têm caráter temático e estão associadas à atividade de produção e comercialização de produtos da região, especialmente o vinho.

Ruta del Viño Rías Baixas

A Ruta del Viño Rías Baixas, localizada na província de Pontevedra (Galícia), por exemplo, percorre uma distância de 16,4 quilômetros onde se pode apreciar a arte da vinicultura, bem como a riqueza histórica e artística da região. Esta rota conta com bodegas típicas do condado, restaurantes associados, cooperativas vinícolas do Alto Miño (Arbo-Melgaço) e com acessos para os museus do vinho existentes nas duas áreas de fronteira. Além desta, a Espanha conta com mais dezoito rotas do vinho consideradas “temáticas”, que estão distribuídas pelas suas comunidades autônomas e que integram os Roteiros do Vinho da Associação Espanhola de Cidades do Vinho (ACEVIN).

Ruta de la Plata

Para o viajante interessado em arte e história, a Espanha oferece um dos itinerários mais significativos: a Ruta de la Plata, que une o país de norte a sul, cruzando montanhas, vales e planícies. A paisagem natural e especialmente o cenário histórico-cultural é singular, múltiplo e diferenciado, com monumentos civis e religiosos significativos construídos pelos romanos e mouros ao longo dos séculos. Esta rota remonta o ano de 218 a.C., quando os romanos, objetivando a sua expansão comercial e política, invadiram a Península Ibérica e converteram a Vía de la Plata (como era originalmente chamada) em um dos seus mais importantes caminhos.

A Ruta de la Plata (denominação da estrada em alusão à grande importância que a região sul da Espanha teve como produtora de metais preciosos) é um legado histórico-cultural da civilização que a ocupou, refletido nas inúmeras obras de criação artística. Ao longo do trajeto foram erguidas cidades, circos, teatros, anfiteatros, templos, aquedutos, termas, pontes, arcos e fortalezas. A rota favoreceu, também, o desenvolvimento de uma rica arquitetura tradicional, do folclore, do artesanato e de outras manifestações artísticas regionais.

Las Vías Verdes

Desenvolvido na Espanha, o projeto das Vias Verdes se difundiu para outros países da Comunidade Europeia, com outras designações: a National Cycle Network, no Reino Unido, o programa RAVEL da Região de Valona, na Bélgica, e o Schéma National de Véloroutes et de Voies Vertes, na França, entre outros. Esses caminhos (senderos) são destinados especificamente à circulação de pedestres e de veículos não motorizados, sendo aproveitados, em muitos casos, os percursos de ferrovias desativadas e os caminhos ou estradas que margeiam os canais. Em outubro de 2004, já existiam na Espanha mais de 1.300 quilômetros de antigas linhas ferroviárias transformadas em Vias Verdes, sendo investidos, até então, cerca de 50 milhões de euros. Atualmente, o programa (coordenado pela Fundación de los Ferrocarriles Españoles) conta com 2.100 quilômetros de vias. Uma das principais características das Vias Verdes é a ênfase dada à infraestrutura destinada ao usuário, que compreende mirantes, pátios de estacionamento, sinalização, abrigos, bancos, entre outras instalações e equipamentos.

Ao todo, a Espanha conta com 57 Roteiros Turísticos, grande parte deles denominados Rotas, subdivididos em Culturais (23), Urbanos (10), Naturais (2), Temáticos (20) e “Entre Vilas” (02); além de 138 caminhos (senderos) a serem percorridos a pé ou de bicicleta.

Camino de Santiago de Compostela

Entre esses caminhos e rotas, encontra-se o milenar Camino de Santiago de Compostela, temático-religioso, considerada a principal rota turística da Espanha. Declarado Primeiro Itinerário Cultural Europeu, em 1987, e Patrimônio Mundial pela UNESCO, em 1993, o trajeto principal e suas derivações, com milhares de quilômetros de extensão, perpassam Portugal, Espanha

e França, e se estendem pela Grã-Bretanha, Alemanha, Áustria e outros países da Europa Ocidental. No território espanhol, subdivide-se em Camino Francés e Camino Norte, com quatro etapas distintas. O percurso reúne história, arte e natureza, e é considerado um dos principais itinerários espirituais e culturais de todo o mundo, sendo percorrido por centenas de milhares de turistas anualmente.

Peregrino fazendo o Camino de Santiago de Compostela, na Espanha © *diego_cervo*



B) FRANÇA – AS ROTAS DOS VINHOS

Percorrer as Rotas dos Vinhos da França é como “viajar no tempo”. Grande parte das rotas temáticas do país possibilitam ao visitante conhecer a história, a cultura, os sabores e os aromas marcantes dos vinhos de cada região produtora, além da gastronomia, que une o refinamento da cozinha francesa aos pratos de origem alemã.

Route des Vins d'Alsace

Inaugurada em 1953, a Route des Vins d'Alsace (Rota dos Vinhos da Alsácia) é uma das mais antigas rotas do vinho da França e é considerada um caminho mítico. Primeiro roteiro turístico popular do país, a rota percorre o vale do Reno até Ballons des Vosges, o vinhedo milenar da Alsácia. A Rota dos Vinhos da Alsácia, com 170 quilômetros de extensão, une Marlenheim (ao norte) à Thann (ao sul) e atravessa 70 vilarejos e cidades pitorescas e floridas (*villages fleuris*), reputadas propriedades vitivinícolas e proporciona vistas panorâmicas fascinantes que refletem a riqueza e a diversidade da região da Alsácia.

A rota percorre as vinhas na encosta dos Vosges e passa pelos vilarejos onde se encontram as vinícolas, que oferecem degustação. Ao longo da rota, no alto das montanhas, há castelos do século XIII intactos, como o Château Haut-Koenigsbourg. A estrada que liga Ribeauvillé à Colmar é a mais conhecida da região e a mais famosa em todo o mundo pela beleza excepcional das suas paisagens, que reúnem montanhas, vinhedos e antigas vilas tradicionais. A estrada e os inúmeros caminhos adjacentes são sinalizados e contam com painéis que explicam o trabalho do enólogo e a diversidade de cepas. Os turistas passam por cidades fortificadas e pelas aldeias de Eguisheim, Kaysersberg, Ribeauvillé, Riquewihr, Andlau, Obernai, entre muitas outras. Durante todo o ano, a região oferece aos visitantes, iniciantes ou experts, inúmeras atividades relacionadas com o vinho e com os vinhedos. Os festivais de vinho locais são realizados no verão e no outono. No mês de agosto é realizado o tradicional Foire aux Vins de Colmar, principal evento de verão de toda a Alsácia.

Route des Grands Crus

Outra rota turística conceituada é a Route des Grands Crus, oficialmente, estrada D122 (também denominada Les Champs Elysees), cujo trajeto, de 60 quilômetros, se estende paralelamente à Rota Nacional N74 e atravessa o território onde se encontram as vinhas mais conceituadas da região da Borgonha. A rota abrange 38 vilarejos vinícolas da Côte de Nuits e da Côte de Beaune, entre as cidades de Dijon e Santenay, que formam a Côte d'Or (uma alusão ao solo dourado, que caracteriza a paisagem da região). No primeiro trecho da Route des Grands Crus, de Dijon à Corgoloin, se encontram os mais prestigiados vinhos tintos do mundo, dentre eles 24 “Grands Crus” de um total de 33 que a Borgonha produz. No segundo trecho, se chega à colina

das Maranges, na região da “Côte de Beaune”, onde são produzidos conceituados vinhos brancos secos.

A rota, que pode ser percorrida de carro ou de bicicleta, compreende uma faixa estreita, com largura de, até, dois quilômetros, que se estende na direção norte-sul. A altitude varia de 300 a 400 metros e, ao longo das colinas da região, as vinhas se estendem em fileiras entre os vilarejos. Todo o percurso é sinalizado e identificado por placas de fundo marrom com um cacho de uvas branco, ícone distintivo dessa rota turística.

A Côte d'Or (Costa do Ouro) conta com hotéis e restaurantes destacados, inúmeros museus e com as sedes de muitas vinícolas importantes da França. No Musée du Vin de Bourgogne, localizado na pequena cidade de Beaune (assim como em outras instalações similares distribuídas pela região), o visitante conhece a história da Borgonha vinícola desde os períodos grego e romano, pode aprender sobre a importância das condições naturais apropriadas para o cultivo dos vinhedos (safra, clima, cepas, solo etc.), pode acompanhar a produção do vinho e dos barris de carvalho, participar de degustações e, também, divertir-se com os eventos tradicionais associados ao cultivo da uva e à produção dos vinhos.

A cultura da vinha e do vinho, indissociável da história da França, está presente de forma ‘viva’ nas paisagens, nas tradições e no patrimônio cultural. As rotas são também locais de encontro popular: de abril a outubro, as vilas organizam festivais de colheita e de vinho em que são realizadas apresentações folclóricas, desfiles e degustações durante todo o dia ou até mesmo à noite, envoltas por uma atmosfera animada e amistosa.

Bordeaux, França © *antonpetrus*





C) ALEMANHA - ESTRADA ROMÂNTICA (ROMANTISCHE STRASSE)

Pouco tempo depois do término da 2ª Grande Guerra, no ano de 1950, surgiram os primeiros frutos do denominado “milagre econômico alemão”. No entanto, as dificuldades econômicas enfrentadas pela recém-criada República Federal da Alemanha ainda se faziam sentir.

Não se pode afirmar com exatidão de quem partiu a ideia para a criação da Estrada Romântica, que é a primeira e a mais visitada rota de férias alemã (ferienstraße). Até mesmo os habitantes de Würzburg (onde tem início a rota), localizada às margens do rio Reno, ou de Füssen, aos pés dos Alpes, desconhecem quem foram os fundadores deste percurso idílico.

No período do pós-guerra, os habitantes da zona alemã que havia sido ocupada pelos norte-americanos passaram a ter esperança de um futuro melhor, graças ao movimento de turistas estadunidenses, grande parte constituída por soldados americanos que vigiavam a região alemã ocupada e que, com o término do conflito, retornavam para passar férias com seus familiares nessas localidades.

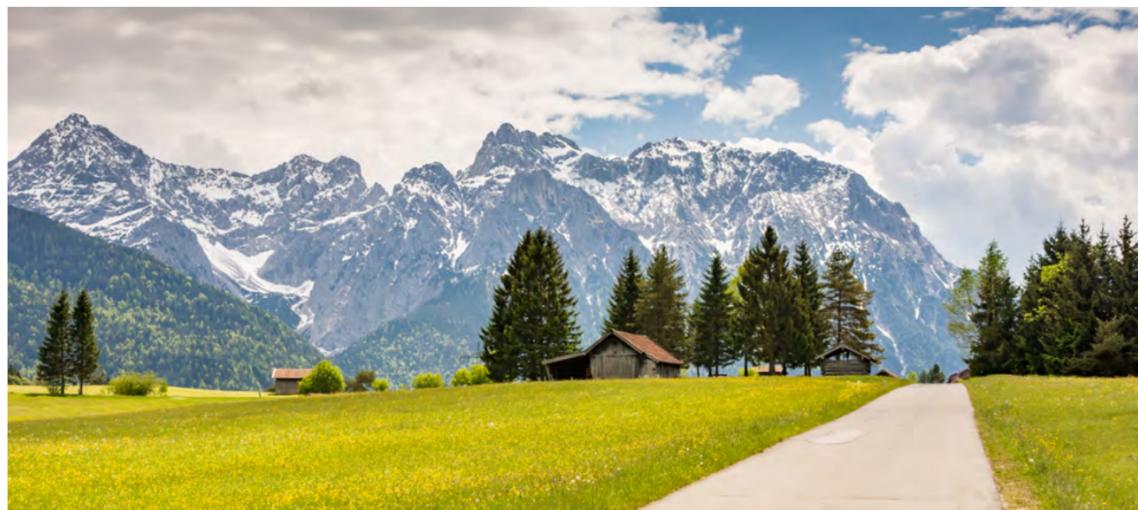
Os idealizadores deste itinerário, quando se reuniram em Augsburg, queriam recriar a Alemanha como destino turístico, na tentativa de apagar da memória ou, ao menos, minimizar os efeitos das desgraças provocadas pelo terror hitlerista. A intenção era de que todos os turistas estrangeiros passassem a ter uma imagem positiva do país. Com as belas cidades medievais localizadas ao longo do percurso (que viria a ser denominado posteriormente “Estrada Romântica”) seria possível mostrar uma nação alegre, multifacetada e incorporada à história de uma nova Europa, pacificada e unida.

Existem, na Alemanha, dezenas de rotas de férias, mas, no entanto, a Estrada Romântica (que completou 64 anos) é considerada a rota de férias alemã mais conhecida mundialmente e possibilita aos viajantes explorar a riqueza da história, da arte e da cultura ocidentais. No percurso, de norte a sul, a paisagem natural vai se alterando: vales de rios, áreas cultivadas, florestas, prados e, por último, as montanhas. Würzburg e seus vinhos, o vale do Tauber e Rothenburg, Ries, Lechfeld, Pfaffenwinkel e os palácios reais são atrativos histórico-culturais que se destacam ao longo do trajeto.

A rota, com 413 quilômetros de extensão (incluindo caminhos alternativos), inicia em Würzburg, junto ao rio Main, passando pelos vales alpinos de Reschen e Fernpass, de Füssen até Augsburg, seguindo posteriormente o curso do rio Danúbio, e termina em Füssen, na Baviera, uma das dezesseis unidades federadas (länder) da Alemanha. O percurso interliga 28 belas cidades da Baviera, unidade localizada na região sul do país, junto à Áustria. Entre os mais populares destinos turísticos ao longo deste itinerário estão Rothenburg ob der Tauber, a cidade barroca de Würzburg, Füssen, Augsburg e Dinkelsbühl. Além dessas, outras localidades turísticas, como Nördlingen Landesberg, Bad Mergentheim e Feuchtwangen, também se destacam.

Ao longo do percurso, encontram-se conjuntos históricos e monumentos de valor expressivo, como o centro histórico da idílica cidade de Dinkelsbühl e muitos outros, como o centro histórico de Rothenburg o.d.T., o Castelo de Neuschwanstein, a igreja Wieskirche, a Residência de Würzburg e o Palácio Residenz, todos distinguidos como patrimônio mundial pela UNESCO. No trecho sul da rota podem ser contemplados vestígios dos romanos, considerados os verdadeiros criadores deste caminho – hoje, turístico -, como a intocada Via Claudia Augusta, construída no ano 47 a.C. Eleita como a “mais famosa atração turística da Alemanha”, a Rota Romântica recebe mais de dois milhões de visitantes e registra mais de cinco milhões de pernites anuais.

Montanhas Karwendel na Baviera, Alemanha © manfredxy



Castelo de Neuschwanstein na Baviera, Alemanha © Nataljusja



D) ITÁLIA – AS ESTRADAS DAS PAISAGENS E DOS SABORES

Entre as inúmeras estradas ou rotas turísticas da Itália, algumas se destacam pela sua singularidade e pela representatividade no contexto turístico e econômico das regiões onde se encontram inseridas.

Estradas do Vinho e dos Sabores do Trentino (Strade del Vino e dei Saporì del Trentino)

As Estradas do Vinho e dos Sabores do Trentino seguem a vocação produtiva tradicional do território do Trentino-Alto Adige, região localizada no nordeste da Itália: das famosas maçãs do Val di Non e Sole, ao saboroso queijo das montanhas Dolomites orientais, passando pelos famosos vinhos de Garda até o Val di Cembra.

Toda a região do Trentino é caracterizada pela presença de vinhas e adegas, fazendas e produtores que trabalham ininterruptamente para oferecer o melhor da produção agrícola e comida típica da região em um contexto rico em atrativos naturais, culturais e históricos. O território apresenta paisagens muito distintas em poucos quilômetros de percurso: das águas do Lago Garda às cavernas da Planície Rotaliana, dos picos das montanhas Dolomites, em Madonna di Campiglio, à extensão de Valsugana, das ruas renascentistas de Trento às praças históricas de Rovereto.

Nesse território, que reúne, lado a lado, um ambiente mediterrânico e outro tipicamente alpino, encontra-se, além da gastronomia típica, a excelência da enologia local. A produção inclui, além de vinhos, cerveja artesanal, queijos, embutidos de carne curada, truta, frutas, hortaliças, legumes e óleo de oliva extra virgem. Destacam-se, particularmente, os vinhos Trentodoc, o Müller Thurgau, o Vino Santo Trentino Doc, o Marzemino, o Teroldego Rotaliano e a Grappa trentina.

Para garantir a alta qualidade dos produtos e serviços oferecidos, a associação Strade del Vino e dei Saporì del Trentino escolheu, para cada rota, uma designação, que foi acordada e assinada por todos os seus membros. Foi também estabelecido um regulamento que define os requisitos mínimos que cada categoria deve cumprir para garantir uma viagem genuína com a oferta dos melhores produtos locais.

Uma série de eventos gastronômicos, artísticos e festivos, além de exposições temáticas, é realizada ao longo do ano nos vilarejos e cidades localizadas ao longo do percurso. Os inúmeros itinerários permitem a contemplação das pastagens, vinhedos e pomares de maçã, além de paradas para refeições nas cantinas e restaurantes, para compra de souvenirs típicos da região, bem como para hospedagem nos inúmeros hotéis e pousadas rurais.

Rota do Queijo das Dolomitas (Strada dei Formaggi delle Dolomiti)

A rota possibilita aos visitantes conhecer localidades lendárias, incrustradas nas montanhas Dolomitas, território de grandes contrastes e belíssimas paisagens. No início do percurso, que parte do Val di Fiemme, se pode apreciar os queijos tradicionais, como o Caprino di Cavelse e o mel produzido nesse vale. A vizinha Val di Fassa guarda os segredos da cultura ladina dolomítica com a produção dos célebres queijos Puzzone di Moena e Cher de Fascia. Ao longo da subida em direção ao Passo Rolle (um vale alpino), chega-se ao Parque Natural de Paneveggio – Pale di San Martino, em que a natureza está presente de forma primitiva e abundante. A partir desse ponto, depois de passar por San Martino di Castrozza, se chega ao Val di Primiero, de onde se origina o famoso queijo de mesmo nome e o botiro di Primiero di Malga, um típico creme de leite produzido nas montanhas, nas proximidades do Val del Vanoi.

Estrada da Maçã e dos Sabores dos Vale do Non e do Sol (Strada della Mela e dei Saporì delle Valli di Non e di Sole)

O percurso engloba duas áreas contíguas que compartilham a riqueza da paisagem formada por lagos e riachos. Este trecho oriental do Trentino abrange um grande pomar de cerca de sete mil hectares, onde mais de quatro mil agricultores produzem a única maçã DOP (denominação de origem protegida) da Itália.

Nas áreas mais altas do Vale de Non e do Vale do Sol predomina a criação de gado e a produção de várias especialidades de laticínios, como o queijo Trentingrana e o Casolét. Também são produzidos embutidos e carnes curadas de qualidade reconhecida, entre os quais se destaca a mortandèla affumicata, e pequena produção de vinho, que foi retomada junto ao lago Santa Giustina, onde foi redescoberta uma antiga videira nativa, a Gropello de Revò.

Toscana - Estradas do Vinho (Le Strade del Vino di Toscana)

As “Estradas do Vinho” são percursos caracterizados pelos atrativos naturais, culturais e históricos, bem como por vinhedos e cantinas de explorações agrícolas - isoladamente ou reunidas em associação - abertas ao público. São rotas promovidas e regulamentadas por lei emitida pela Região da Toscana (RL 13 agosto de 1996, n.º 69, e 05 de agosto de 2003 RL n.º 45, art. 2).

Val Badia, Dolomitas - Itália © Antonio-S



Estrada Branca na Toscana, Itália © iPics



Estrada do Vinho e do Azeite da Costa Etrusca (Strada del Vino e dell'Olio Costa degli Etruschi)

A Estrada do Vinho e do Azeite da Costa Etrusca, na região da Toscana, centro-oeste da Itália, é uma rota que ultrapassa os 150 quilômetros de extensão e que se estende da costa do Mar Tirreno e da Ilha de Elba, na província de Livorno, atingindo uma parte da província de Pisa. A rota foi criada com a finalidade de promover as tradições locais, o território e o desenvolvimento turístico, particularmente o enoturismo e o turismo rural.

O percurso perpassa cidades históricas com arquitetura e monumentos representativos, vilas medievais, cruza propriedades produtoras de vinho, de azeite extra virgem e de outros produtos típicos, e conta com um grande número de instalações para alojamento, restaurantes tradicionais, além de entidades públicas. A região é banhada pelo mar Mediterrâneo, rodeada de montanhas e de antigas aldeias, e o território que envolve esta rota temática é rico em história, cultura e tradições que remontam milhares de anos. Berço da civilização Etrusca, a região é o local de origem do Sassicaia, um dos vinhos mais prestigiados em todo o mundo, eleito símbolo da costa da Toscana. O consórcio formado com a criação da rota conta com cinco zonas D.O.C. (denominação de origem controlada) espalhadas pelo território: Terratico di Bibbona, Montescudaio, Bolgheri, Val di Cornia e Isola d'Elba.

Ao percorrer as caves da Strada del Vino e dell'Olio, o visitante irá encontrar vinhos tintos renomados, além de vinhos brancos e vinhos doces igualmente conceituados. O percurso, que cruza os vinhedos que deram origem a esta rota dos amantes do vinho, oferece a experiência dos seus vínculos com a rica gastronomia da região e com os produtos locais: o azeite extra virgem, o mel e outros produtos apícolas, o pão cozido em forno a lenha, queijos, carne curada e conservas.

Estrada do Vinho "Terra de Arezzo" (Strada del Vino Terre di Arezzo)

A província de Arezzo, localizada na porção mais oriental da Toscana, é formada por quatro vales que têm o seu fulcro na cidade de Arezzo: Valdarno (Vale do Arno), Valdichiana (Vale de Chiana), Valtiberina (Vale do Tiber) e Casentino.

A Estrada dos Vinhos Terra de Arezzo, que cruza esses vales, foi criada como forma de promover e desenvolver a cultura, o turismo e a hospitalidade dessa região da Itália. Trata-se de uma associação sem fins lucrativos fundada em maio de 2000 com o objetivo de criar e promover eventos para fortalecer a associação, informar e auxiliar os seus membros, informar e formar os moradores a fim de preservar as peculiaridades enológicas, gastronômicas, históricas e naturais que caracterizam esta rota temática. Além disso, a associação Strada del Vino Terre di Arezzo organiza, coordena e promove as atividades desenvolvidas nas propriedades, mesmo que realizadas por membros individuais, e especifica normas comuns de qualidade para todos os associados.

Atualmente, a associação conta com mais de 120 membros, entre propriedades vinícolas (individuais ou reunidas em consórcios), meios de hospedagem rurais, casas de campo, fazendas de produtos tradicionais, adegas e bares de vinho, restaurantes, instalações receptivas, produtores artesanais, associações culturais, além da Câmara de Comércio da província de Arezzo e dos 20 municípios que pertencem à província.

O percurso de 200 quilômetros adentra a zona rural da Toscana, entre oliveiras e encostas, possibilitando ao visitante desfrutar da paisagem, visitar adegas e saborear a comida e o vinho da região, que conta com oito vinhos com Denominazione d'Origine (designação que garante a alta qualidade do produto). O território é rico em arte e história, e preserva a arquitetura e a cultura etrusca, representadas pelas vilas históricas, pelos eventos temáticos programados e pelo artesanato tradicional.

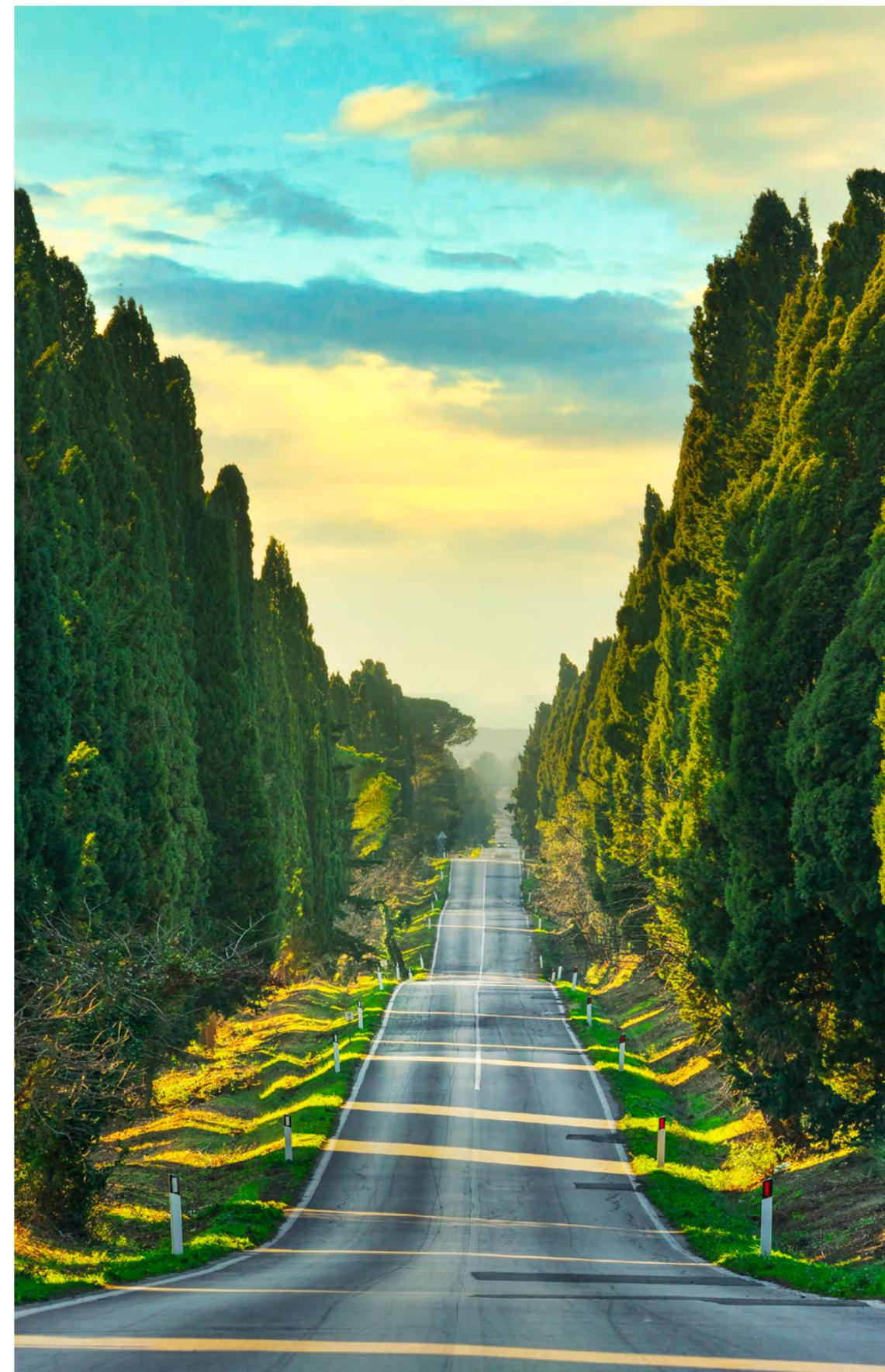
A paisagem típica da Toscana é abundante em vinhedos, oliveiras, cultivo de tabaco, bosques de castanheiras e florestas. Ao longo de todo o percurso da rota é possível não apenas apreciar os vinhedos em socalcos e os renomados vinhos de Arezzo, mas também as charmosas vilas medievais, igrejas seculares, museus, castelos medievais, obras de arte, a rica gastronomia, as tradições, a arte, a hospitalidade da população local e a exuberante natureza presente na região. Além disso, a associação Strada del Vino Terre di Arezzo organiza e promove programas artísticos ou folclóricos, atividades de lazer junto à natureza e visitas às inúmeras propriedades rurais.

Estrada do Vinho e do Azeite Chianti Clássico (La Strada del Vino e dell'Olio Chianti Classico)

A associação La Strada del Vino e dell'Olio Chianti Classico, através do seu Conselho de Administração, em consonância com estatuto próprio, foi criada com a finalidade de promover o desenvolvimento do território geográfico do Chianti, cujos limites são definidos e delimitados por Decreto Interministerial (31.07.32, publicado por G. U. 09.09.32 n.º 209).

É a rota mais conhecida da Toscana, onde é produzido um dos vinhos mais emblemáticos da Itália, o Gallo Nero. Percorrendo-a, além das vinícolas e da singular paisagem natural da região, caracterizada pelas colinas verdes e extensos vinhedos e oliveiras, encontram-se pequenas cidades medievais, onde se pode contemplar a arte e a cultura centenária, com seus monumentos históricos, castelos e igrejas perfeitamente preservados, e saborear os vinhos e pratos da culinária local.

Localizada em um território que apresenta grande número de atrativos naturais, históricos, artísticos e gastronômicos distribuídos em comunidades das províncias de Siena e Florença, a estrada apresenta-se como realidade unificadora não só das fronteiras geográficas e do velho provincianismo italiano, mas também de diferentes atividades e segmentos econômicos ali desenvolvidas: produção de vinho, produção de óleo de oliva Chianti Classico, artesanato regional, hotelaria, gastronomia e inúmeras atividades correlatas.



E) NORUEGA – AS ROTAS TURÍSTICAS NACIONAIS

Formadas por um conjunto composto por 18 trechos de estradas federais com 2.059 quilômetros de extensão, as Rotas Turísticas Nacionais da Noruega (Nasjonale Turistveger) representam, na atualidade, o que existe de mais inovador, em se tratando de estradas panorâmicas ao redor do mundo.

O projeto Rotas Turísticas Nacionais da Noruega, iniciado em 1993, foi planejado e vem sendo executado pelo Departamento Norueguês de Vias Públicas (Statens vegvesen), que está subordinado ao Ministério dos Transportes e Comunicações. Para desenvolver, manter e promover as rotas turísticas nacionais como uma atração turística, foi criada a Seção de Rotas Turísticas, que, através das diretrizes do programa, designou 18 trechos de estradas panorâmicas que atravessam a Noruega desde o condado de Varanger, no extremo norte do país, junto ao Mar de Barents, Oceano Ártico (fronteira com a Rússia e a Finlândia), até o distrito de Jæren, no sul, junto ao Mar do Norte, no Oceano Atlântico.

O projeto global direcionou a concepção dessas vias como estradas cênicas para a contemplação dos extraordinários cenários naturais existentes na Noruega, destacados pelos extensos fiordes que se estendem por toda a costa oeste do país. Com essa visão, para alicerçar o projeto, foram adotados critérios que promovessem o turismo do país com unicidade, sem fragmentações, com ênfase para as particularidades das paisagens naturais existentes, incorporando-se projetos arquitetônicos inovadores a fim de dotar as vias de infraestrutura adequada para a recepção e entretenimento dos visitantes, bem como de obras artísticas que se incorporassem e valorizassem o cenário natural. Nessa direção, o Departamento de Rotas Turísticas Nacionais enfatizou que “a arquitetura arrojada instalada em um cenário natural magnífico fornece à atração um caráter especial”.

Os principais objetivos traçados pelo programa Rotas Turísticas Nacionais são: fortalecer a posição da Noruega como destino turístico internacional, fomentar as atividades empresariais locais e promover a vitalidade das zonas rurais.

A fim de assegurar a qualidade da gestão das rotas turísticas, o Departamento Norueguês de Vias Públicas incorporou um Conselho de Qualidade, a quem compete acompanhar todas as intervenções que

venham a ser feitas e aconselhar o Departamento de Rotas Turísticas sobre questões técnicas, para que todos os esforços empreendidos sejam exitosos.

Para o estabelecimento dos critérios físico-construtivos e para o acompanhamento dos projetos técnicos e da execução das estruturas, foi formado um Conselho de Arquitetura com a finalidade de garantir a alta qualidade espacial e estética dos mirantes, das áreas de descanso e das áreas de piquenique a serem instaladas ao longo das 18 rotas. Integram este conselho um arquiteto, um arquiteto-paisagista, um artista plástico, além de um curador de artes, nomeado para assegurar o padrão internacional da arquitetura e das obras de arte erguidas ao longo dos trajetos, de modo que reforcem o caráter de cada rota e enriqueçam a experiência dos turistas ao percorrerm as Rotas Turísticas Nacionais.

A singularidade desses percursos evidencia-se nas inúmeras obras de arte, na arrojada arquitetura das estruturas que foram erguidas em diferentes pontos das vias (em locais de interesse turístico) e nos centros de visitantes construídos junto a cenários naturais particulares. Mirantes e passarelas projetados e construídos em locais estratégicos com vistas privilegiadas, estruturas de apoio ao visitante (espaços para recreação, áreas de piquenique, centros de visitação e informações turísticas, trilhas, entre outros equipamentos e instalações) que valorizam a paisagem natural e dão segurança aos visitantes, compõem a estrutura física das rotas, formando um conjunto arquitetônico harmonioso e único.

Para a elaboração dos projetos, foram destacados mais de cinquenta arquitetos, paisagistas e artistas plásticos, grande parte constituída por jovens talentos noruegueses, além de alguns profissionais renomados internacionalmente. Todas as estruturas construídas ao longo de cada uma das rotas designadas apresentam uma arquitetura criativa e inovadora, sempre integrada aos belos cenários, e oferecem experiências que promovem as distintas regiões norueguesas. Essa diretriz contribui para o fortalecimento da identidade regional e nacional, para a valorização da paisagem e, conseqüentemente, para estadas mais prolongadas e para o retorno dos turistas.

A Biosfera Empreendimentos Ambientais, em viagem empreendida para a Noruega, percorreu, entre 10 de junho e 3 de julho de 2014, todas as 18 Rotas Turísticas do país, perfazendo um total de sete mil quilômetros. O detalhamento desta Viagem Técnica encontra-se no Relatório Documental, APÊNDICE I deste projeto.

Outras rotas turísticas internacionais consagradas

São destacadas, aqui, outras rotas turísticas internacionais localizadas em países da África, Ásia, Oceania e Europa, pela sua representatividade turística, tanto no que se refere aos seus atributos cênicos, quanto aos aspectos histórico-culturais, atributos que as consagraram como importantes atrativos turísticos em nível mundial.

Rota da Garganta de Dadès (Marrocos)

A garganta Dadès, no Marrocos, é um grande desfiladeiro que se encontra entre as montanhas Atlas e Anti-Atlas, no vale do rio Dadès. A paisagem árida do desfiladeiro, as kasbahs (vilas fortificadas) e a cultura dos povos berberes, os habitantes mais antigos do continente africano, são os maiores atrativos do caminho que perpassa essa região.

Rodovia do Karakoram (China – Paquistão)

Na cordilheira do Karakoram se encontram alguns dos mais altos e belos picos do planeta: K2, Gasherbrum I e II, e Broad Peak, todos com mais de oito mil metros de altitude. Localizada entre Xinjiang, na China, e o Paquistão, a estrada atravessa a região da Caxemira e é considerada a mais longa do mundo, com 1.300 quilômetros, e a rodovia pavimentada mais elevada em relação ao nível do mar, com trechos que chegam a mais de 4,6 mil metros de altitude.

Rota Alpina Kurobe-Tateyama (Japão)

Apesar de contar com apenas 37 quilômetros de extensão, essa rota une as províncias de Nagano e Toyama, e possui trechos com uma diferença vertical de quase dois mil metros entre si. Os atributos cênicos da paisagem se constituem no principal atrativo do percurso. Em função da alta incidência de neve ao longo do ano, a estrada só é liberada em meados do mês de maio, quando é aberto um “corredor” que permite a passagem de ônibus híbridos especiais, que transportam turistas de Toyama para Murodo, ponto de partida para escalar o pico do Monte Tateyama, um dos três que compõem as chamadas “Montanhas Sagradas”. São utilizados, também, teleféricos que

passam sobre a famosa represa de Kurobe, que possui uma passagem, em túnel, de mais de seis quilômetros de extensão.

Great Ocean Road (Austrália)

Os 243 quilômetros que separam Torquay de Warnambool, no sul da Austrália, são unidos pela Great Ocean Road (rodovia B100), que margeia o litoral de Victoria, onde se localiza a ‘meca’ do surf mundial, Bells Beach, e as íngremes montanhas de calcário dos Doze Apóstolos, um conjunto de formações calcárias distribuídas ao longo da costa do Port Campbell National Park. Esta espetacular região, além da paisagem marítima e de suas belas praias, conta com aldeias de pescadores, pontos de observação de baleias e outros animais marinhos, florestas tropicais e parques nacionais.

Milford Road (Nova Zelândia)

Com 254 quilômetros de extensão, a State Highway 94, no sul da Nova Zelândia, atravessa o Fiordland National Park e alcança o fiorde Milford Sound, um dos atrativos turísticos mais procurados na Nova Zelândia. O percurso apresenta rica paisagem natural e conta com inúmeros pontos turísticos para visitação, entre os quais o Mirrors Lake (Lago dos Espelhos), o Lake Gunn, o fiorde Milford Sound, o Homer Tunnel e o Mavora Lakes. É considerada uma das mais belas estradas da Oceania, passando por vales, cânions e rios entre as localidades de Milford Sound e Gore.

Route 1 (Islândia)

A Rota 1, ou Hringvegur, é uma rodovia em formato de anel que circunda o país. Com 1.339 quilômetros, interliga algumas das principais cidades da Islândia, incluindo a capital Reykjavik. O percurso, que possui atributos cênicos privilegiados, passa por paisagens lunares, repletas de gêiseres, vulcões, termas e lagos, como o de Myvatn, além de cruzar o Parque Nacional de Skaftafell, próximo do Vatnajökull, o maior glaciar do continente europeu.



As tentativas de implantação de rotas cênicas na América do Sul

O continente sul-americano, em razão da sua configuração geográfica e, também, dos componentes étnicos e das particularidades históricas que determinaram a sua ocupação e formação, reúne atrativos naturais e culturais bastante distintos em relação a outras partes do mundo. Os atributos e a qualidade cênica das paisagens que formam o seu patrimônio natural são singulares e se destacam no âmbito da oferta turística mundial. Boa parte dos países do continente conta com estradas e/ou vias panorâmicas de elevado valor cênico, reunindo, muitas delas, além de atrativos naturais destacados, componentes histórico-culturais igualmente reconhecidos. No entanto, mesmo com as evidentes

potencialidades turísticas, nenhum país da América do Sul conta com um sistema oficial (governamental) de rotas cênicas ou panorâmicas. Em grande parte dos casos, por esta razão, as rotas existentes (algumas, bastante visitadas) não contam com ordenamento e infraestrutura compatível para a exploração adequada e para o aprimoramento desses recursos. Em relação às políticas públicas voltadas para esse segmento turístico, destaca-se o Chile, por encontrar-se em um estágio mais avançado e estar evoluindo nas parcerias público-privadas, que conduzirão, em curto espaço de tempo, à adoção de programas e sistemas oficiais regulamentados para o estabelecimento dessas vias, como é detalhado a seguir.

Parque Nacional Torres del Paine - Patagônia, Chile © pawopa3336



A) CHILE

Grande parte das iniciativas para a criação de rotas cênicas no Chile partiu da iniciativa privada, através de associações comunitárias, entidades de classe ou fundações. O programa Sendero de Chile, por exemplo, conduzido pela fundação de mesmo nome, é uma das mais importantes iniciativas particulares nessa direção, ao propor a criação de um corredor longitudinal que conecte o país, de norte a sul, por mais de 8.500 quilômetros de trajeto para ser percorrido a pé, a cavalo ou bicicleta.

No entanto, o Departamento de Estradas (Dirección de Vialidad), vinculado ao Ministério de Obras de Públicas (MOP) do Chile, reconhece – explicitamente – a necessidade de criar, para algumas estradas públicas, a categoria jurídica de “Via de Beleza Cênica” ou “Rota Cênica”. O MOP, através do Departamento de Estradas, tem tomado algumas iniciativas em relação a novos projetos e conceitos de rotas turísticas ou cênicas no país. A este respeito, deve ser mencionada a obra de Jorge Muñoz e Pablo Ibáñez, “Rutas Turísticas, un Desafío Vial”. Este trabalho destaca a importância que a criação deste tipo de rota teria para o Chile.

Ruta Parque Pumalín

Sobre a proposta de rota cênica apresentada pelo Proyecto y Parque Pumalín (parque com 290 mil hectares, localizado na província de Palena), Muñoz e Ibáñez destacam: “Em 1997 a Fundación Pumalín apresentou ao MOP a proposta para criar a primeira Rota Cênica do Chile, em um trecho da Rota 7 (Carretera Austral). Em coordenação com o Departamento de Estradas, a fundação tem materializado esforços e projetos concretos, tais como sinalização, melhoria das condições de caminhos, construção de fossos em alvenaria ornamental, estacionamentos, embelezamento das áreas de rampas, construção de mirantes, entre outras melhorias. Ao mesmo tempo, associado com a rota, está sendo construída uma série de trilhas para pedestres e áreas de piquenique semelhantes às encontradas na Europa, América do Norte e Austrália. Esta proposta teve um novo impulso a partir do ano 2001, quando a Fundación Pumalín entregou ao Ministério de Obras Públicas um projeto detalhado, justificando a criação da rota. Com base nestes conceitos e proposições, o Departamento de Estradas da região Los Lagos, em conjunto com a unidade de Desenvolvimento Territorial, tem promovido estudos com vistas à criação e legalização destes tipos de estradas”.

Senda de Penetración Estancia Vicuña Yendegaia

Atualmente, o Departamento de Estradas do Chile está tratando da incorporação do conceito de Rota Cênica em várias estradas já existentes, em vias de construção e outras ainda em fase de projeto. Merece

destaque o caso da “Senda de Penetración Estancia Vicuña Yendegaia”, caminho para o qual a Dirección de Estradas Regionais de Magallanes e a Antártida Chilena propuseram adotar esse enfoque em todas as fases do processo. Trata-se de uma estrada de grande importância e conotação geopolítica, em que parte de seu traçado irá cruzar uma área privada de conservação, o futuro Parque Transfronteiriço Yendegaia, da Fundación Yendegaia, que busca integrar-se aos atuais parques nacionais Alberto De Agostini e Tierra del Fuego, localizados no território chileno e argentino, respectivamente.

Arica – Parinacota, Araucanía Andina e Aysén Sur

Outros avanços que podem ser constatados são a incorporação de mirantes e de sistema de sinalização em alguns projetos, como, por exemplo, o Arica – Tambo Quemado e o San Pedro – Paso Jama. Nos dois projetos estas obras se iniciaram mediante um acordo entre a Corporación Nacional Florestal (CONAF) e o Departamento de Estradas. Da mesma forma, se alinham as propostas da Innova Chile - CORFO, através do projeto “Agenda de Inovação em Destinos Turísticos”, em que são formuladas três proposições de Rota Cênica: Arica – Parinacota, Araucanía Andina e Aysén Sur. Atualmente, está em curso o Plano de Manejo de uma seção da Carretera Austral, a fim de permitir a consolidação desse trecho como uma Rota Cênica.

Karukinka

Outra iniciativa importante surgiu de um acordo entre o Departamento de Estradas da região de Magalhães e o Proyecto de Conservación Karukinka, que foi originado a partir da identificação de problemas ambientais causados com a construção da estrada, principalmente os cortes de encostas, os detritos decorrentes, o escoamento de águas pluviais e esgotos. O projeto propõe medidas corretivas para a seção já executada e para a que ainda vai ser construída. A consolidação dessas propostas permitirá a recuperação progressiva destes sítios, facilitando o processo de colonização natural destes ambientes degradados, juntamente com a valorização patrimonial do caminho

Carretera Austral

Não pode deixar de ser mencionada no âmbito das rotas turísticas do Chile a Carretera Austral (Ruta 7), rodovia federal que se estende por 200 quilômetros, de Puerto Montt até Villa O’Higgins, e que conta com os mais belos e reconhecidos atrativos naturais de toda a Patagônia Norte, como o Cerro Castillo, o Parque Pumalín, o Parque Nacional Queulat (e seu magnífico glaciar), o rio Futaleufu, o lago General Carrera e o rio Baker, entre outros ‘monumentos naturais’. Mesmo não estando, ainda, oficializada, a Carretera Austral é considerada pelos especialistas uma das estradas panorâmicas mais belas do mundo.

Ruta Escénica Camino Paso Roballos

Merece ser destacada, também, a proposta de criação da Rota Cênica Camino Paso Roballos, na Patagônia Chilena, iniciativa da empresa Valle Chac LLC em conjunto com a fundação Conservación Patagónica Chile S.A., dirigida pelos investidores Douglas Tompkins e Kris Tompkins. No ano de 2004 a Valle Chac LLC adquiriu cerca de 69 mil hectares de terra com o objetivo de destiná-las à criação de uma extensa área protegida para conservação e promoção do turismo na região de Aysén. Essas terras estão localizadas em uma área privilegiada da Patagônia Chilena, na Comuna Cochrane, extremo norte da Província de Capitán Prat, Região de General Carlos Ibáñez del Campo.

Desde a data de aquisição da área, a Valle Chac LLC e a Conservación Patagónica Chile S.A. iniciaram um trabalho abrangente que inclui: restauração da paisagem e dos ecossistemas; desenvolvimento e promoção de investigação em diversas áreas; pesquisas de flora e fauna; acompanhamento e monitoramento de espécies relevantes, e do estado crítico de conservação; construção de infraestrutura; e apresentação do projeto para as partes interessadas e alianças estratégicas, incluindo a Comisión Nacional del Medio Ambiente (CONAMA) e a Corporación Nacional Florestal (CONAF), vinculada ao Ministério da Agricultura do Chile.

O projeto da Rota Cênica Camino Paso Roballos, além propor um caminho em que seja possível contemplar as belas paisagens e observar a fauna existente, e proteger o ecossistema da região, visa à realização de um conjunto de obras na estrada e no seu entorno que irão favorecer o desenvolvimento da

atividade recreativa e turística. O projeto contempla: a remodelação da Villa Chacabuco (localizada junto à Comuna Cochrane), adequando-a para receber turistas e para a sua nova função de núcleo administrativo do futuro Parque Nacional da Patagônia; restauração da vegetação contígua à estrada; instalação de painéis informativos; substituição e melhoramento da sinalização da estrada; construção de estacionamentos e mirantes; construção de trilhas para caminhadas; construção de campings e espaços para piquenique; bloqueio de acessos a estradas vicinais; recuperação ambiental de áreas degradadas; acabamento ornamental de gaviões; pintura de pontes de concreto, entre outras obras e melhorias.

Ruta del Vino Valle del Maule

Deve ser destacada, por último, a Rota do Vinho Valle del Maule, uma das cinco rotas com essa temática existentes no Chile, iniciativa dos produtores da região vinícola do Maule, território localizado a 250 quilômetros ao sul da capital, Santiago, com colaborações do governo da província. Ao longo do percurso, uma série de visitas e atividades pode ser realizada: visitas guiadas às 15 vitivinícolas associadas, aquisição e degustação de vinhos finos, visitas a locais históricos, museus, localidades coloniais, mansões e casas de campo, reservas florestais, além de saborear os pratos da gastronomia típica regional. Até o momento, no entanto, pela inexistência de classificação funcional e de legislação específica para as estradas cênicas ou panorâmicas, esta rota também não foi oficializada pelo governo do país.

Sajama e Parinacota - Altiplano Andino © pawopa3336



Monte Fitz Roy - Patagônia, Argentina © antonpetrus



B) ARGENTINA

O território argentino reúne, igualmente, atrativos naturais de elevado valor paisagístico. Mas, a exemplo dos demais países sul-americanos, a legislação vigente no país não contempla a categoria "Rotas Cênicas" (rotas escênicas), embora o processo para a sua efetivação se encontre em estágio mais avançado que no Brasil. Tanto em nível federal, como provincial, as rotas são consideradas, atualmente, "Corredores Turísticos" ou "Rotas Turísticas", semelhantes em seu conceito - como "caminho de enlace" - ao adotado para as Rotas Pitorescas ou Rotas Temáticas da Espanha. No entanto, a legislação não considera os atributos de beleza cênica para as rotas, que é, fundamentalmente, o que as distingue das demais estradas turísticas. Com esse conceito equivocado, a Lei Nacional Turismo (nº 25.997, de 2005) confere à Secretaria de Turismo da Presidência o poder de "acordar regiões, áreas, corredores, circuitos e produtos turísticos com províncias, municípios envolvidos e/ou a C.A.B.A. (Cidade Autônoma de Buenos Aires)". Por sua vez, o Plano Diretor de Turismo em nível nacional (que coordena as ações do Governo Federal e dos governos provinciais, além do Plano Federal Estratégico de Turismo Sustentável (PFETS)) adota o conceito e a designação de "Corredor", e agrega o de "Travessia", incluindo o seu desenvolvimento no âmbito do referido plano.

Nesse contexto de desarticulação conceitual, destaca-se a província de Tierra del Fuego, a única que legislou expressamente sobre o tema, considerando "... rota cênica o caminho ou trecho de caminho que, por suas belezas paisagísticas, o organismo de aplicação assim o determina e considera as atividades turísticas compatíveis com a conservação do entorno da dita rota ou caminho", conceito que se aproxima do enfoque dado às Scenic Byways, nos Estados Unidos.

Embora não disponha de regulamentação específica para as rotas cênicas ou panorâmicas, como explicitado, a Argentina conta com inúmeras rotas turísticas em diferentes províncias do país. São destacadas, a seguir, as mais conhecidas:

Região dos "Siete Lagos"

A região dos Sete Lagos é marcada pelos contrastes de cada estação do ano. No inverno, o gelo e a neve tomam conta da paisagem, enquanto no verão predomina o verde das planícies e as águas dos lagos ficam ainda mais azuis. A estrada, que passa por cidades como Villa la Angostura, aproxima os viajantes das belas paisagens naturais. Conhecida como Ruta 40, a rodovia tem 107 quilômetros de extensão, mas pode ser percorrida ao longo de um dia inteiro, em função dos inúmeros atrativos naturais e culturais que a região apresenta.

Ruta Provincial 23

Subsidiária da legendária Ruta 40, a RP23, com seus 124 quilômetros, tem início no sudoeste da província de Santa Cruz e margeia as águas esverdeadas do lago Viedma, de onde se pode visualizar os picos das montanhas Fitzroy e Cerro Torre, na outra margem. A rota, que interliga a cidade turística de El Calafate à capital dos montanhistas, El Chaltén, é considerada uma das estradas mais notáveis da América do Sul.

Ruta 40

A Rota Nacional 40, com mais de cinco mil quilômetros de extensão, é a rota mais longa do país e uma das mais extensas do mundo. Criada em 1935, alinha-se na direção norte-sul da Argentina e abrange três regiões (Cuyo, Norte e Patagônia) e onze províncias. A rodovia interliga o altiplano, os altos picos da Cordilheira dos Andes, os vales cuyanos e os lagos da Patagônia com o Oceano Atlântico e o Mar Argentino, no extremo sul do continente sul-americano, em Santa Cruz, sobre o Estreito de Magalhães. Seu percurso atravessa as estepes e bosques da Patagônia Andina, margeia lagos (como o Nahuel Huapi, Lacar e Argentino) e cruza rios caudalosos. A rota, além de ser um eixo viário de fundamental importância econômica, conta com excepcionais atributos cênicos e reúne monumentos históricos e sítios arqueológicos dos povos autóctones.

C) BRASIL

No Brasil, assim como nos demais países da América do Sul, as rotas cênicas (e similares) não encontram respaldo nas legislações estaduais e federal vigentes. Embora os estados da federação tenham competência legal para estabelecer unidades de conservação (UCs) através de seus respectivos Sistemas Estaduais de Unidades de Conservação (SEUCs), só podem fazê-lo considerando exclusivamente as categorias já estabelecidas pelo Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), que não contempla as rotas cênicas ou panorâmicas e, mesmo, as denominadas “estradas-parque”, localizadas no interior de algumas unidades de conservação do país.

Com relação a estas últimas vias, particularmente, devem ser ressaltadas as dificuldades encontradas para visitá-las, tanto em razão das restrições impostas, quanto pela insuficiência dos recursos disponíveis e, também, pela falta de legitimação das propostas destas vias junto aos órgãos oficiais (estaduais e federais), visto que, embora algumas sejam denominadas “estradas-parque”, não são legalmente reconhecidas e carecem de infraestrutura e de recursos humanos específicos para tal.

A literatura especializada a respeito do tema, no Brasil, é escassa e a maior parte das referências se restringe a documentos não publicados, folhetos de divulgação, guias turísticos, monografias de conclusão de curso, relatórios, alguns planos e, em menor proporção, decretos-lei e anteprojetos de órgãos públicos municipais ou estaduais.

A primeira referência oficial sobre estradas-parque no Brasil e, também, a única existente no âmbito federal, foi feita no Plano do Sistema de Unidades de Conservação do Brasil, II Etapa de 1982 (Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal – IBDF e Fundação Brasileira para a Conservação da Natureza - FBCN). Neste documento foi apresentado, apenas, o que se consideraria uma estrada-parque, sendo relacionados, por meio de um quadro-resumo, os objetivos básicos dessa categoria. Porém, não há menção a nenhuma legislação que dê amparo ao conceito apresentado.

Posteriormente, outros eventos e trabalhos técnicos trataram dessa temática, grande parte direcionada para os estados das regiões Centro-Oeste e Sudeste do Brasil, considerando as estradas já existentes no interior de algumas UCs destas regiões. O primeiro registro de criação de uma Estrada-parque no Brasil - que não se concretizou - foi o da Estrada-parque do Pantanal, no estado do Mato Grosso do Sul (Decreto MS no. 7.122/93), ao estabelecer que:

Art. 1º. São consideradas Áreas Especiais de Interesse Turístico (AEIT), doravante denominadas Estradas-Parque, os trechos de rodovias indicados no Anexo I e que adiante são especificados: [...]

Entretanto, por se tratar de uma AEIT, a designação “estrada-parque” não encontra respaldo legal, conforme

apontado. Essa incompatibilidade, particularmente na esfera formal, se reproduz para a quase totalidade das áreas protegidas ou não, manejadas e/ou consideradas como estradas-parque, porém submetidas a outras categorias de manejo. Atualmente, no Brasil, somente as Estradas-parque Piraputanga/MS e APA – Itu Rio Tietê/SP podem ser consideradas como unidades de conservação por terem sido criadas como Áreas de Preservação Ambiental (APAs). A Estrada-parque APA – Itu Rio Tietê/SP, se destaca por ter sido a única que contou com um projeto técnico formal de implantação, elaborado no âmbito da administração municipal.

No estado de Santa Catarina, cabe destacar, os pesquisadores Marcos Aurélio Da-Ré e Ricardo Müller Arcari, em um estudo de caso conceitual realizado no ano de 1998, propuseram a transformação da rodovia SC-410 – que cruza a APA Federal de Anhatomirim, na Região Metropolitana de Florianópolis - em uma estrada-parque, por entenderem que essa categoria de manejo, entre outras características, pudesse promover o ordenamento espacial da região como um todo. A proposta não evoluiu pelas razões já mencionadas.

Em todo o país, até o momento, foram identificadas 24 estradas-parque. Destas, apenas onze apresentaram algum embasamento jurídico para a sua implantação e/ou funcionamento; as demais, não passam de áreas ou estradas correlatas. Nenhuma delas, no entanto, foi regulamentada e oficializada.

A fim de subsidiar esta proposta, não podem deixar de ser mencionadas, enquanto referências experienciais, algumas estradas turísticas (panorâmicas e/ou temáticas) existentes em diversas regiões - seja por sua representatividade turística ou por sua importância histórica-, que se destacam no contexto da atividade turística no Brasil.

Principais estradas turísticas/panorâmicas brasileiras

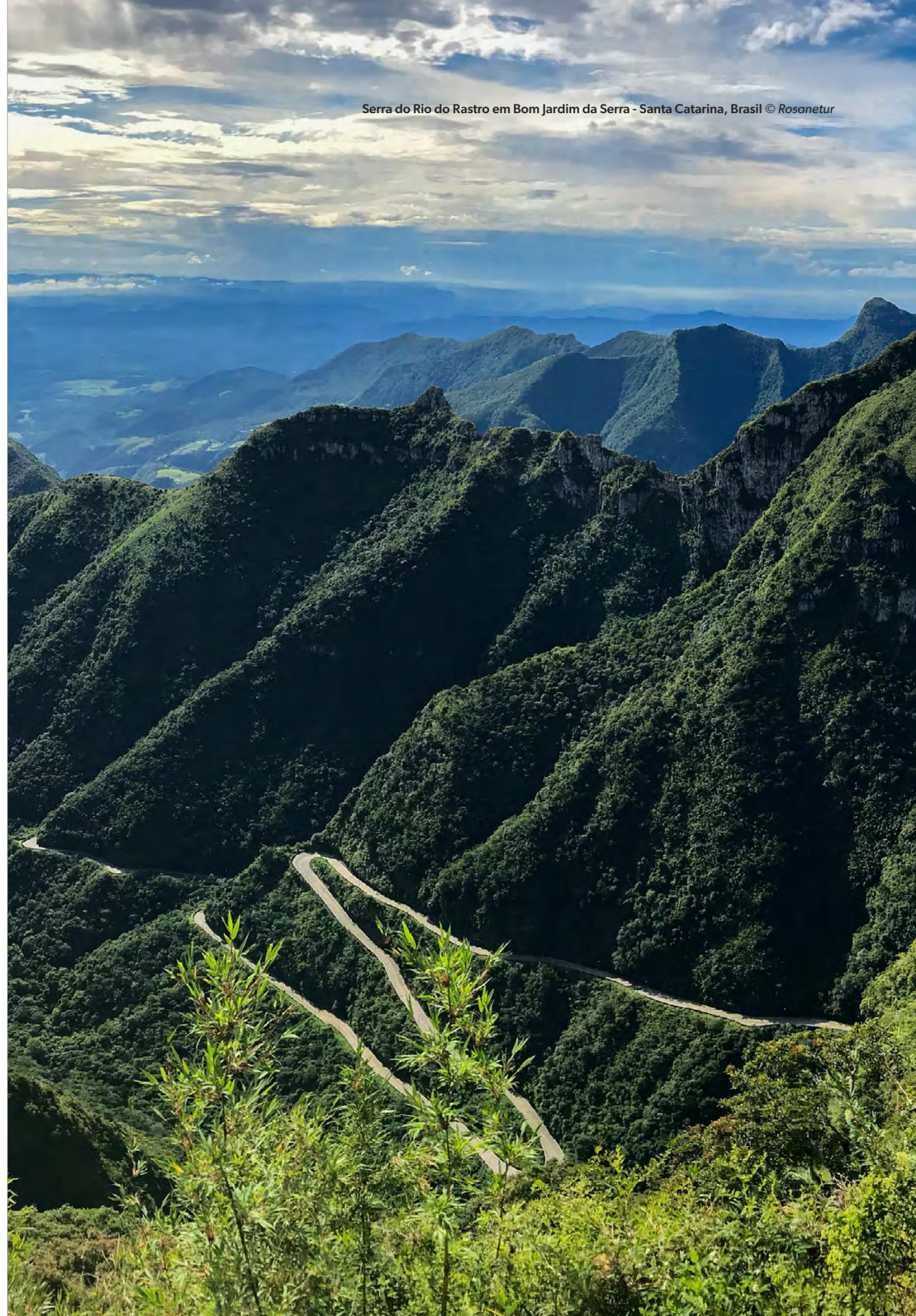
Rota das Emoções (Maranhão – Ceará)

A estrada liga o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses (MA) à cidade de Jericoacoara (CE) e é preservada por instituições locais que buscam preservar a rica diversidade natural encontrada na região, mas onde também é possível explorar suas potencialidades turísticas por meio de atividades relacionadas com o turismo de aventura e esportes radicais.

Rota do Sol (Rio Grande do Norte)

A Rota do Sol (oficialmente, rodovia RN-063) cruza toda a extensão do litoral potiguar, tangenciando as belas praias da região, desde a praia de Ponta Negra, em Natal (capital do estado, até a praia de Pipa. No percurso, além das inúmeras praias, podem ser visitadas áreas de proteção ambiental, como o “Santuário Ecológico de Pipa”, pode-se observar a fauna marinha a partir de mirantes construídos ao longo da rota, percorrer trilhas e praticar inúmeros esportes aquáticos.

Serra do Rio do Rastro em Bom Jardim da Serra - Santa Catarina, Brasil © Rosanetur



Estrada Maceió - Maragogi (Alagoas)

Trata-se de um trecho de 125 quilômetros da rodovia estadual AL-101, que percorre toda a extensão do litoral alagoano. A atratividade turística do percurso concentra-se nos atributos cênicos da paisagem natural da região (designada “Costa Dourada”), que conta com inúmeras praias e proporciona vista privilegiada do Oceano Atlântico.

Estrada Real da Chapada Diamantina (Bahia)

O Parque Nacional da Chapada Diamantina, localizado no interior do estado da Bahia, tem área correspondente ao território do estado do Rio de Janeiro e reúne cidades históricas, imensas formações rochosas, grutas, cachoeiras e sítios arqueológicos. A histórica “Estrada Real”, construída entre 1724 e 1725, foi o principal caminho para o escoamento do ouro e de outras riquezas naturais da região. Reformada recentemente, a estrada – fragmentada em 500 quilômetros de percurso - atravessa o Parque Nacional e apresenta cenários naturais muito particulares. Alguns trechos são calçados com pedras irregulares, circundadas por igrejas e outras construções da época.

Estrada Parque da Serra (Bahia)

A rodovia BA-001, concluída em 1998, foi a primeira estrada a ter controle ambiental efetivo durante as obras. A estrada, com 65 quilômetros, liga

as cidades de Ilhéus e Itacaré, margeando um trecho do litoral baiano. A atratividade da região onde se encontra inserida é representada por seus recursos naturais, caracterizados por praias semisselvagens, cachoeiras e coqueirais, além de três unidades de conservação: Parque Estadual do Conduru, Unidades de Conservação da Lagoa Encantada e Serra Grande-Itacaré. O percurso conta com mirantes, passarelas, túneis para animais silvestres e uma ciclovia adjacente.

Rota do Cacau (Bahia)

A Costa do Cacau, no litoral sul da Bahia, preserva santuários ecológicos tropicais. A estrada, com 180 quilômetros, liga os municípios de Itacaré e Canavieiras, e reúne inúmeros atrativos naturais: rios margeados por fazendas de cacau, praias desabitadas, vastos coqueirais em meio à Mata Atlântica, extensos manguezais, além de um sítio arqueológico. O patrimônio arquitetônico, representado pelas igrejas e pelo casario colonial construído nos séculos XVIII e XIX, retrata um legado histórico que remonta ao período em que a produção e exportação cacaueira eram as principais atividades econômicas do Brasil.

Linha Verde (Bahia)

É um trecho de 160 quilômetros da rodovia estadual BA-099, que tem início na Praia do Forte, no município de Mata de São João, com término na

Chapada Diamantina - Bahia, Brasil © marciamaro



localidade de Mangue Seco, em Jandaíra, no litoral norte, no limite com o estado de Sergipe. No percurso (que é integrado a “Estrada do Coco”, outra rota turística da Bahia), além das praias tropicais da região, podem ser contemplados rios, lagoas, pequenas cachoeiras, dunas e manguezais que compõem a “Costa dos Coqueiros”, denominação turística da região.

Transpantaneira (Mato Grosso)

Oficialmente designada MT-060, a rodovia Transpantaneira, com 145 quilômetros, liga os municípios de Poconé e Porto Jofre, no estado do Mato Grosso. O trajeto percorre um trecho do Parque Nacional do Pantanal, considerado pela UNESCO “Patrimônio Natural Mundial e Reserva da Biosfera”. O rico bioma da região, representado pela diversidade animal, pela savana, pelos rios e pelas áreas pantanosas, é o principal atrativo, atraindo uma demanda turística interessada por atividades junto à natureza, tais como observação da fauna e flora, e também caminhadas em trilhas que interligam as fazendas que margeiam a região. A estrada conta com 125 pontes de madeira, o que a distingue como a estrada com o maior número de pontes do mundo.

Estrada Real (Minas Gerais – Rio de Janeiro)

A Estrada Real é uma rota histórica que engloba estradas e caminhos (num total de 1.600 quilômetros de vias) abertos no século XVII, durante o ciclo da mineração, para escoar a produção de ouro e diamantes de Minas Gerais até as cidades de Paraty e Rio de Janeiro (RJ). O roteiro pode ser feito de bicicleta, a pé, a cavalo ou de automóvel. O “Caminho Novo”, com 515 quilômetros, último trecho construído, liga o estado de Minas Gerais, na altura da cidade de Ouro Preto, à cidade do Rio de Janeiro (RJ). No trajeto, podem ser visitados o Parque Estadual do Ibitipoca, em Lima Duarte (MG), e o Parque Nacional da Serra dos Órgãos, que ocupa parte do território de Petrópolis (RJ). Além das obras de engenharia rodoviária (túneis e outros), o percurso é ladeado por fazendas e propriedades centenárias (séc. XVIII e XIX), muitas das quais foram transformadas em meios de hospedagem. Inúmeras atividades relacionadas com ecoturismo e o turismo de aventura também podem ser realizadas ao longo da rota.

Estrada das Hortênsias (Rio de Janeiro)

Localizada na região serrana do Rio de Janeiro, entre as cidades Petrópolis e Sana, a Estrada das Hortênsias (BR-495) é estreita e não possui acostamento. O trajeto, com 184 quilômetros, proporciona belas vistas dos vales que compõem a Serra Fluminense, com destaque para a Serra dos Órgãos, uma conceituada unidade de conservação designada Parque Nacional. O percurso passa por outras cidades turísticas, como Teresópolis, Itaipava e Nova Friburgo, onde os traços dos colonizadores europeus estão presentes.

Rio-Santos – BR-101 (Rio de Janeiro – São Paulo)

É a mais conhecida estrada que margeia os litorais paulista e fluminense, compreendendo dois trechos das rodovias BR-101 e SP-55, que totalizam 505 quilômetros, ligando as cidades do Rio de Janeiro (RJ) e Santos (SP). Boa parte do percurso possibilita a contemplação de belas paisagens naturais, distinguidas pela Mata Atlântica, junto à Serra do Mar. Construída na década de 1970 para se tornar um importante eixo de ligação das capitais paulista e fluminense, também funcionaria como via alternativa para acesso à usina nuclear de Angra dos Reis, em casos emergenciais. A estrada é caracterizada pela sinuosidade do seu traçado e pela abundante vegetação do entorno. O percurso conta com inúmeros mirantes que possibilitam apreciar com destaque as paisagens naturais da região. No trajeto, pelas estradas secundárias, é possível conhecer praias renomadas, como Ubatuba (SP) e Angra dos Reis (RJ), além de cidades históricas, como Paraty (RJ) e São Sebastião (SP).

Estrada da Graciosa (Paraná)

Inaugurada em 1873, a Estrada da Graciosa conduz o viajante de Curitiba à Morretes, pequeno município histórico localizado no litoral paranaense, junto à Serra do Mar. A via é mantida originalmente (com calçamento de paralelepípedos) e o trajeto, de 33 quilômetros, é sinuoso, passando por encostas floridas e montanhas, e margeando o mar e cachoeiras. A estrada, em função de limitações impostas pelo seu traçado e calçamento, deve ser percorrida em baixas velocidades, e conta com mirantes localizados estrategicamente, que permitem apreciar a paisagem do local.

Estrada do Rio do Rastro (Santa Catarina)

Rodeada pela Mata Atlântica e por um conjunto montanhoso singular, a Estrada do Rio do Rastro, inserida na serra de mesmo nome, tem 17 quilômetros de extensão e interliga as cidades de Lauro Müller e Bom Jardim da Serra, localizada a 1.400 metros de altitude. Com seu traçado sinuoso, em meio às montanhas, a rodovia SC-438 (conhecida como a Estrada do Rio do Rastro) apresenta um cenário excepcional de parte da Região Serrana do estado, atraindo motociclistas esportivos, praticantes de turismo de aventura e amantes da natureza do Brasil e do exterior.

Rodovia Imperial Estrada Serra Princesa Dona Francisca (Santa Catarina)

Popularmente conhecida como “Estrada da Serra Dona Francisca”, a rota, com seus 44 quilômetros de extensão, tem início na rodovia BR-101, na região de Joinville, e término no município de Campo Alegre. A origem da estrada (que mantém o seu percurso original) remonta ao ano de 1858, época em que o governo imperial determinou a construção da via para interligar o

Planalto Norte com o litoral catarinense a fim de escoar a produção agrícola. A região, colonizada pelos imigrantes europeus, é rica em tradições e o percurso, junto à Serra do Mar, apresenta belas paisagens, produtos coloniais e atividades junto à rica natureza do lugar.

Rodovia Interpraias (Santa Catarina)

Localizada na região costeira do município de Balneário Camboriú, um dos principais destinos turísticos do estado e do país, a rodovia Interpraias é acessada pela rodovia BR-101 e margeia o oceano, interligando seis belas praias da região sul do município. Com diversos mirantes, o percurso possibilita vistas privilegiadas do mar, além de contar com um complexo turístico de padrão internacional, o Parque Unipraias, que reúne inúmeros atrativos, entre os quais uma estação ecológica e um teleférico de grande porte, que interliga Balneário Camboriú à praia de Laranjeiras.

Rota Romântica (Rio Grande do Sul)

É a estrada turística mais conhecida do Rio Grande do Sul, que dá acesso às cidades de Gramado

e Canela, na Serra Gaúcha. O percurso que forma a Rota Romântica engloba trechos das rodovias BR-116 e RS-235, que interligam as cidades de São Leopoldo e São Francisco de Paula, apresentando, como principais atrativos, a paisagem campestre, bastante arborizada, as propriedades rurais, a arquitetura típica e as tradições culturais herdadas, especialmente, dos imigrantes alemães.

Rota Panorâmica Canela - Três Coroas (Rio Grande do Sul)

Esta rota panorâmica trata-se de um trajeto alternativo que interligará os municípios de Três Coroas e Canela, no Rio Grande do Sul, e está em fase de pavimentação e consolidação como estrada panorâmica. Com aproximadamente 23 quilômetros, o projeto desta rota panorâmica contemplará campings, parques aquáticos, vinícolas e outros empreendimentos turísticos. O projeto, coordenado pelas municipalidades locais, visa à consolidação dos atrativos turísticos da região, com ênfase para o turismo rural e o turismo de aventura – vocação da região -, fomentando o desenvolvimento de novos negócios e diversificando a oferta de produtos e serviços.

Cascata do Caracol em Canela - RS, Brazil © Jonathan Borba



Aconcágua, Argentina © Nicolas Prieto



B) OUTRAS ROTAS PANORÂMICAS DA AMÉRICA DO SUL

Além das rotas turísticas já mencionadas, localizadas no Chile, na Argentina e no Brasil, devem ser destacadas outras rotas sul-americanas renomadas, distinguidas pelos seus notáveis atributos cênicos e atrativos culturais, e também por sua importância econômica, como é o caso do Eixo Cafeeiro, na Colômbia, uma rota temática.

Ruta del Sol (Equador)

Conhecida como Rota Spondylus, a Rota do Sol possibilita conhecer parte dos atrativos naturais e riquezas do território equatoriano. Ao longo do percurso os visitantes podem vivenciar a cultura local, conhecer belas praias e participar de atividade ecoturísticas. O caminho é explorado pelas autoridades do país, responsáveis por criar roteiros que permitem visitas mais intimistas a cada uma das localidades situadas ao longo do caminho. Sítios arqueológicos, mar, paisagens tomadas pelo verde, por rios e cachoeiras, e restaurantes com pratos da culinária típica integram o roteiro.

Eje Cafetero (Colômbia)

A produção cafeeira na Colômbia é sua principal fonte de exportação e se tornou um patrimônio nacional, o que transformou as regiões cafeeiras em verdadeiras atrações turísticas. Pelo Eixo Cafeeiro (Eje Cafetero), um roteiro temático diferenciado, passam milhares de turistas ao longo do ano. A região, situada no oeste do país, engloba três estados e é cercada por montanhas, reservas naturais, extensos cafezais, pitorescas vilas e cidades, e muitos hotéis. Tombado como Patrimônio Mundial pela UNESCO, o local foi denominado "Paisagem Cultural do Café da Colômbia" e classificado como o maior símbolo da cafeicultura mundial. Os turistas desfrutam das belas paisagens da região e podem participar de excursões para conhecer os métodos de produção, além de degustarem o café ali produzido.

La Paz a Sorata (Bolívia)

Esta rota liga a capital, La Paz, ao vilarejo de Sorata, em um percurso de 148 quilômetros. Entre montanhas, a sinuosa estrada passa junto ao pico nevado de Illampu, local em que os visitantes podem explorar os atrativos naturais e conhecer a cultura local, representadas pelas vilas coloniais, pela conhecida Caverna de San Pedro e pelo artesanato regional.

Altiplano Andino (Bolívia – Chile – Argentina)

Essa região integra a Meseta del Collao, uma altiplanicie que se estende do sul do Peru até a região norte do Chile e noroeste da Argentina, junto à Cordilheira dos Andes. A paisagem é marcada pelo clima frio e seco, e pela presença de salinas e desertos. O entorno da estrada que parte de San Pedro de Atacama, no Chile, rumo ao Salar de Uyuni, na Bolívia, reserva alguns dos mais espetaculares cenários naturais de todo o mundo. Lá se encontram a Laguna Verde (foto), a Laguna Colorada e uma série de vulcões, como o Licanbur.

Mendoza a Santiago (Argentina – Chile)

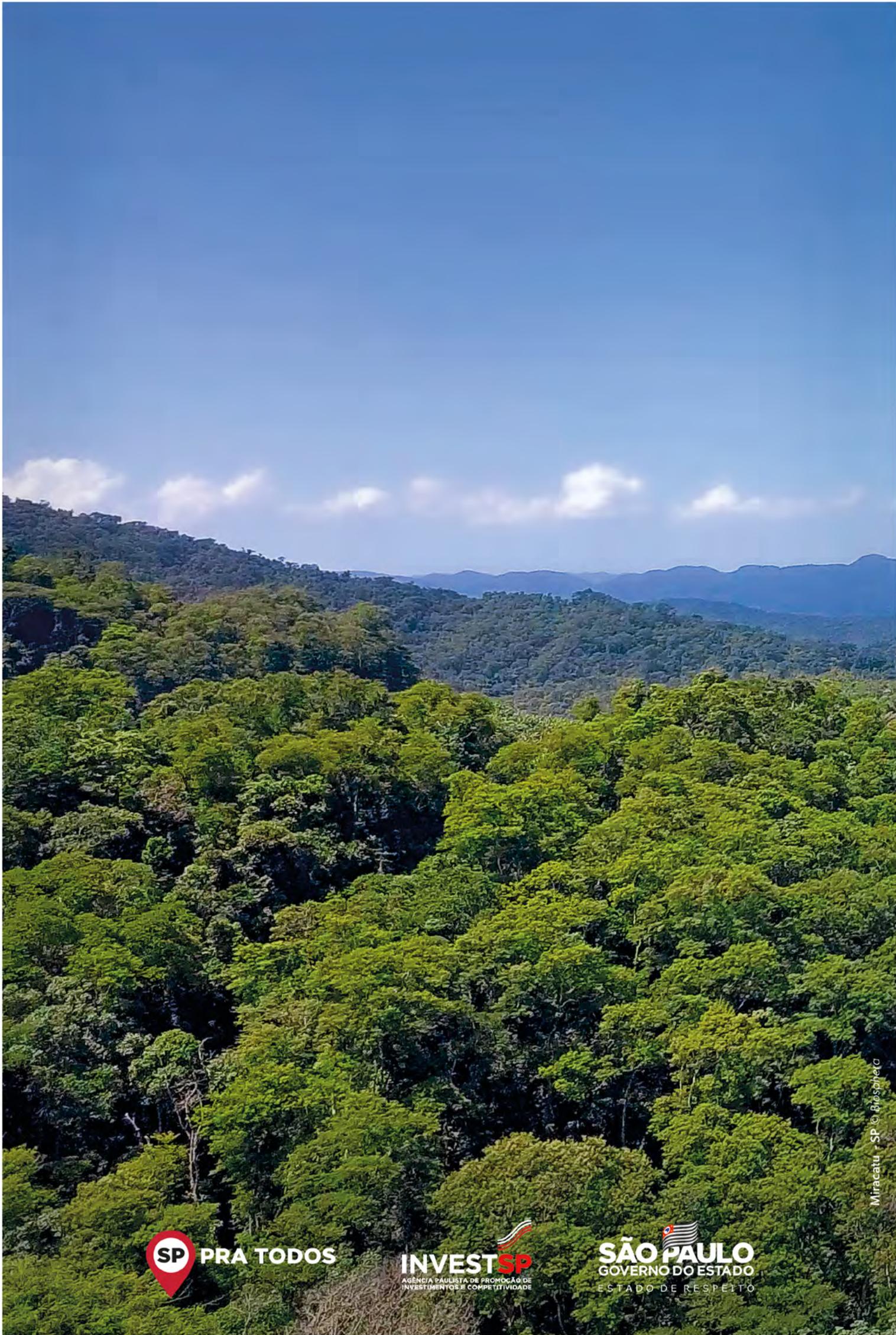
A estrada que liga a cidade de Mendoza, na Argentina, à capital chilena é conhecida por suas curvas sinuosas e por vários outros atributos que a distinguem como uma das mais belas da América do Sul. Todo o percurso é permeado por paisagens de alto valor cênico e outras atrações turísticas, como a antiga ferrovia transandina, a Puente del Inca e o Cristo Redentor, de onde é possível observar o cume do monte Aconcágua.

"Avenida dos Vulcões" (Equador)

Em um trecho de apenas 200 quilômetros, 14 vulcões - ativos e adormecidos - pontilham a rica paisagem da região. Na Avenida dos Vulcões, um vale cercado por duas cordilheiras paralelas de grande altitude, cobertas de lava e neve, se localizam nove dos dez picos mais altos do Equador, entre os quais o Chimborazo (6.310 metros) e o Cotopaxi (com 5.897 metros). O roteiro, boa parte percorrido por trem, tem início na capital, Quito, cruza o sul do país, e passa por Cuenca (um dos mais importantes legados do Império Inca), por vilarejos típicos e percorre desfiladeiros íngremes.



*“Transformar caminhos onde mal se veem coisas,
em caminhos onde se fazem coisas.”*



SP PRA TODOS

INVEST SP
AGÊNCIA PAULISTA DE PROMOÇÃO DE
INVESTIMENTOS E COMPETITIVIDADE

SÃO PAULO
GOVERNO DO ESTADO
ESTADO DE RESPEITO

Miracatu - SP © Biosphere