

OS (DES)CAMINHOS DO TURISMO: ESTRADA-PARQUE PREFEITO DIVALDO

RINCO - GO-239

Carlos Shiley Domiciano
Eurípedes Moreira de Melo
Hérika Patrícia Gonçalves Frago

Resumo

Este trabalho trata das questões socioambientais relacionados à implantação e asfaltamento da GO-239, denominada como Estrada-parque Prefeito Divaldo Rinco, que liga Alto Paraíso de Goiás a Colinas do Sul, na Chapada dos Veadeiros, em Goiás. A estrada margeia e também leva ao Parque Nacional da Chapada dos Veadeiros (PNCV) e apresenta no seu trajeto uma beleza cênica típica da região, mostrando à sua volta o Cerrado de altitude. Os objetivos são descrever as condições em que se apresenta a referida estrada e mostrar o que as pessoas pensam sobre a mesma. É uma pesquisa de cunho qualitativo e exploratória que utilizou como instrumentos a observação direta da rodovia associada a entrevistas com moradores e agentes de instituições (PNCV, Secretaria Municipal de Turismo) para captar suas percepções acerca da importância e questões relativas a construção da via. Concluiu-se que a estrada ainda carece de condições que a caracterizem como uma estrada-parque, como por exemplo, um plano de manejo, mas que possui um grande potencial turístico pela paisagem que a envolve.

Palavras-chave: Estrada-parque. Turismo. Paisagem. Chapada dos Veadeiros.

Abstract

This work deals with environmental issues related to the implementation and paving of the GO-239, known as Road-park Mayor Divaldo Rinco, connecting Alto Paraíso de Goiás to Colinas do Sul, in the Chapada dos Veadeiros, in Goiás. The road borders and also takes To the National Park of the Chapada dos Veadeiros (PNCV) and presents in its route a scenic beauty typical of the region, showing around the Cerrado of altitude. The objectives are to describe the conditions in which the road is presented and to show what people think about it. It is a qualitative and exploratory research that used as instruments the direct observation of the highway associated with interviews with residents and agents of institutions (PNCV, Municipal Tourism Department) to capture their perceptions about the importance and issues related to road construction. It was concluded that the road still lacks conditions that characterize it as a road-park, such as a management plan, but that has great tourism potential for the landscape that surrounds it.

Keywords: Road-park. Tourism. Landscape. Chapada dos Veadeiros.

INTRODUÇÃO

A beleza natural e o ecoturismo levam as pessoas para o Distrito de São Jorge e o PNCV, aonde o turista vai à busca do descanso, da paz e da calma que o lugar permite. Quanto maior a facilidade para se chegar ao vilarejo, que fica a 36 quilômetros de Alto Paraíso de Goiás, maior o fluxo de pessoas. Se a quantidade de pessoas aumenta, o desgaste do lugar aumenta ainda mais, trazendo para a comunidade local desgastes consequentes do aumento da atividade turística. E para se chegar, o caminho é um só, a GO-239, uma estrada-parque.

No caso em questão trata-se de uma estrada que promove o turismo em uma determinada comunidade, adjacente a uma Unidade de Conservação (UC), facilitando o deslocamento das pessoas que buscam um atrativo natural, como também promovendo a

aproximação de culturas e tradições e propiciando um desenvolvimento local, em benefício dessa localidade.

Essa é uma pesquisa de natureza qualitativa de caráter exploratório (DENCKER, 2007) e foi desenvolvida em dois espaços de tempo. Em um primeiro momento foi levantado um referencial teórico sobre o turismo alternativo e como o mesmo acontece na busca das amenidades naturais. A segunda parte do estudo foi direcionada às Estradas-parque e os padrões utilizados para que elas assim sejam denominadas, como também mostra os percalços de caminho de uma, a GO-239, a Estrada-parque Prefeito Divaldo Rinco, em Alto Paraíso de Goiás, na Chapada dos Veadeiros.

Utilizaram-se alguns procedimentos técnicos para a construção do trabalho, que são a pesquisa bibliográfica que embasou o mesmo e pesquisa documental, principalmente nas leis e relatórios para a construção da referida via. Na pesquisa de campo, utilizou-se a observação direta e entrevistas pré-estruturadas (DENCKER, 2007) com moradores e agentes de instituições no Distrito de São Jorge em Alto Paraíso de Goiás, para captar as suas percepções acerca da estrada de que fazem uso, não só para seu ir e vir, mas também por onde trafegam os visitantes, que trazem para si, a garantia da manutenção de sua reprodução social e econômica.

ÁREAS PROTEGIDAS E TURISMO ALTERNATIVO

O manejo das áreas naturais, ao longo do tempo e dada a intensidade de problemas ambientais, tem evoluído tanto quanto ao seu conceito e sua importância.

De acordo com Milano, citado por Hauff (2004, p.5) desde o século XIX, pessoas e instituições com consciência ambiental buscam proteger áreas naturais para manter amostras de comunidades biológicas e belezas naturais.

Além de proteger belezas cênicas para as gerações futuras, a conservação dessas áreas abrange objetivos que vão desde manter a diversidade natural em todos os seus níveis, favorecer a pesquisa científica, proporcionar educação ambiental e recreação, proteger sítios históricos e/ou culturais, manejar os recursos florestais e faunísticos, assegurar qualidade ambiental e crescimento econômico regional, oferecer flexibilidade tecnológica e defender investimentos da dilapidação ambiental.

A paisagem não passou a existir após o nascimento do homem, ela já estava lá. Mas só quando o homem presta atenção na paisagem é que surge o seu conceito. A paisagem é o que se vê. O real, o vivido, o sentido diferentemente para cada ser humano. Estes elaboram seleções pessoais, julgamentos de valor de acordo com a análise individual da percepção. Essa

análise sofre influências sociais, culturais, ambientais, emocionais conforme o tipo de uso da paisagem para cada pessoa (BOLSON, 2004).

Para Gomes (2001, p. 36), “a paisagem como representação resulta da apreensão do olhar do indivíduo que por sua vez é condicionado por filtros fisiológicos, psicológicos, socioculturais e econômicos e da esfera da rememoração e da lembrança recorrente dos caminhos porque percorrem o turista”.

Outra abordagem sobre o tema vem de Rodrigues (2005, p. 50), sugerindo que “a paisagem de um lugar pode ser um recurso turístico valiosíssimo, pois é ela que determina que um local seja mais ou menos turístico ou ainda, que um local seja ou não turístico”.

A preocupação com o meio ambiente teve início na década de 1970, nos países de capitalismo central. No Brasil, isso se deu no final da década de 1980 e início dos anos 1990, “com a ampliação dos meios de transporte e uma total transformação na vida do homem nos grandes centros urbanos” (DIAS, 2003, p. 24).

Um novo tipo de turismo começou a ser praticado no final dos anos 1980, dada a conscientização ecológica mundial e a grande procura por ambientes considerados saudáveis e que fossem rodeados pela natureza. “A melhoria pela qualidade de vida e uma constante mudança de hábitos e valores fez nascer o que chamamos hoje de turismo alternativo” (DIAS, 2003, p. 16).

Segundo Magalhães (2002, p.28), “o turismo alternativo foi desenvolvido na Europa com o intuito de satisfazer as necessidades de uma clientela com aspirações e motivações, decorrentes de uma nova realidade contemporânea, bem como de tentar atender às exigências do meio ambiente”.

Essa busca pelo contato com a natureza e a preocupação ecológica, tanto de países desenvolvidos quanto dos países que estão se desenvolvendo, com a valorização de ambientes naturais por grupos de alta renda, fez com que a procura por esse tipo de turismo aumentasse. Isso gerou um contraste do que aconteceu na convivência diária dessas pessoas que viviam em grandes centros e levavam uma vida estressante, e que tinham ali uma paisagem – em sua maioria – mal conservada ou pobre.

O resultado dessa busca foi um aumento na demanda por serviços que atendessem às suas necessidades mínimas, “como tranquilidade, contato com a natureza rica em cores e vida animal e ambiente saudável” (DIAS, 2003, p.16).

Os ambientes naturais e seus elementos tornam-se um grande atrativo para o desbravamento, a educação e o espírito de aventura, originando assim um novo mercado, que é a prática do turismo chamado alternativo. Assim, há uma renovação do turismo, cujos

praticantes buscam a calma, as aventuras e uma imensidão de conhecimento das regiões visitadas.

Dentre os serviços oferecidos àqueles que visitam essas regiões está a infraestrutura, na qual se destacam as estradas, os caminhos por onde se deslocam os turistas até chegarem aos atrativos. Esses caminhos por si podem também se tornar um atrativo, se se tratarem de uma estrada-parque.

CONCEITOS E REPRESENTAÇÕES DAS ESTRADAS-PARQUE

O conceito que permeia as diversas definições é o de que as estradas-parque possuem essa denominação por não se tratarem de estradas comuns, ou seja, são estradas caracterizadas por seus aspectos singulares em termos arqueológicos, culturais e históricos, além de possuírem outras características como áreas naturais e de recreação e apresentar alta qualidade cênica (*NATIONAL SCENIC BYWAYS PROGRAM, 2009*).

No ano de 2009, as chamadas *parkways*, ou estradas-parque, foram reguladas pelo *National Park Service* (Serviço Nacional de Parques) americano, que as descreve da seguinte maneira: “São estradas construídas de maneira a proteger e tornar possível que as pessoas aproveitem a beleza cênica e pontos históricos interessantes ao longo da rota” (*NATIONAL SCENIC BYWAYS PROGRAM, 2009*).

A criação das estradas-parque tem ligação direta com áreas de relevante valor paisagístico, fica evidente a relação do estudo da paisagem com o turismo e ainda a necessidade da preservação das paisagens naturais e humanizadas como atrativo turístico. “Essa preservação também está diretamente relacionada com a questão das áreas protegidas, as quais deveriam, no caso do SNUC (Sistema Nacional de Unidades de Conservação), considerar as estradas-parque como uma categoria própria, prevendo entre seus objetivos de manejo a sua exploração turística” (PIRES e TIAGOR, 2010, p. 2).

Dutra *et al.* (2008, p.163) reforçam essa ideia quando afirmam

A Estrada-Parque, em sua maioria, é implantada em áreas de interesse turístico e conservacionista, o que pode acarretar em aumento significativo de fluxos turísticos [...] ela pode se transformar em uma ferramenta de ordenamento territorial e gestão ambiental compartilhada.

No Brasil, há uma escassez na literatura que trata dessas estradas. A primeira referência oficial sobre estradas-parque no Brasil data do ano de 1982 e faz parte do Plano do

Sistema de Unidades de Conservação do Brasil, II Etapa, de acordo com o Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal (IBDF) e da Fundação Brasileira para a Conservação da Natureza (FBCN), também do mesmo ano (SORIANO, 2006).

O mesmo autor destaca que as instituições citadas, assim definem uma estrada-parque

É um parque linear que compreende a totalidade ou parte de rodovias de alto valor panorâmico, cultural ou recreativo. Os limites são estabelecidos de tal modo que incluam as terras adjacentes a ambos os lados da rodovia, com o fim de atender a proteção da integridade panorâmica, dos recursos conexos e das atividades de recreação e educação (SORIANO, 2006, p.49)

Foi durante as Guerras Mundiais, por volta de 1930, após a quebra da bolsa de Nova York em 1929, que se criaram as primeiras estradas-parque nos Estados Unidos. A *Blue Ridge Parkway* (Estrada-Parque do Cume Azul) foi a primeira a ser construída, proposta pelo então presidente americano Franklin Roosevelt, no que foi chamado de Programa de Trabalho do Novo Acordo. A finalidade dessa estrada era gerar empregos, já que a construção civil tinha papel relevante para que as pessoas que viviam nas montanhas pudessem ter alguma forma de renda (*PARKWAY PARTNER ORGANIZATIONS*, 2009).

Na Europa, uma menção de estrada-parque remete à Estrada Romântica, localizada na Alemanha, entre as regiões da Baviera e Baden-Württemberg, com trajeto entre as regiões de Würzburg e Fussen, e foi assim denominada por agentes de viagem no início da década de 1950. Ela tem uma extensão de 350 km e ao longo das duas regiões, há várias cidades medievais turísticas, além de castelos e comércio local. Essa estrada não é uma rodovia, é uma rota cênica para veículos de passeio, e possui uma ciclovia em toda a sua extensão (*TRICÁRIO et al.*, 2012).

Algumas estradas-parque propostas no Brasil estão incluídas no seio de Unidades de Conservação pré-existentes, portanto devem respeitar as limitações impostas pela legislação à categoria correspondente. Outras se inserem em áreas cuja proteção não foi designada anteriormente por ato do poder público, portanto sua criação e regulamentação devem definir em que categoria de UC estará inserida.

Diante disso, em um estudo comparativo no intuito de definições para as Estradas-parque no País, realizado por Tricário *et al.* (2012), apresenta-se a seguir algumas das principais rodovias consideradas como estradas-parque do Brasil: Rodovias estaduais MS-184 e MS-228, no Pantanal, no Mato Grosso do Sul; Estrada-parque da Serra da Cantareira, em São Paulo; Estrada-parque de Itacaré, na Bahia; Estrada-parque RJ-163 e RJ-151, entre

Visconde de Mauá e Capelinha, no Estado do Rio de Janeiro, e Estrada-parque da Graciosa, PR-410, no Paraná.

O objetivo das estradas-parque, diferentemente das estradas tradicionais, não era proporcionar a rota mais rápida e curta, mas uma condução moderada para possibilitar a contemplação da paisagem (NATIONAL SCENIC BYWAYS PROGRAM, 2009). A criação dessas estradas difere das estradas convencionais em pelo menos oito aspectos, os quais foram mencionados já em 1938, como vemos a seguir:

- 1) Foram desenhadas para fins não comerciais e uso recreativo;
- 2) Evitar prédios não desejados e outras construções nas margens das estradas que possam deteriorar a paisagem da estrada original;
- 3) Construída com um direito de passagem mais amplo para proporcionar uma faixa isolante de terra entre a estrada e propriedades privadas;
- 4) Eliminar fachadas e direitos de acesso para preservar os valores cênicos naturais;
- 5) Preferencialmente ser em uma localidade nova, contornando comunidades e evitando congestionamentos;
- 6) Destinadas a tornar mais acessível os melhores cenários que atravessa, de modo que os caminhos mais curtos ou diretos não são necessariamente uma consideração primordial;
- 7) Eliminar principais cruzamentos de nível;
- 8) Possuir espaços de entradas e saídas em intervalos distantes para reduzir interrupções no principal tráfego (NATIONAL SCENIC BYWAYS PROGRAM, 2009).

Uma estrada-parque deve ser construída no intuito de dar suporte a uma atividade turística em uma determinada região de belezas naturais, como também deve propiciar opções socioeconômicas às pessoas que vivem em suas adjacências. Para tanto é necessário avaliar o papel dos atores envolvidos na sua implantação, resguardando-se tanto os interesses da sociedade local, quanto a sua questão ambiental.

PELOS CAMINHOS DA CHAPADA

A sede do município de Alto Paraíso de Goiás encontra-se no entroncamento rodoviário da GO-118 com a GO-327, na região da Chapada dos Veadeiros, no Nordeste goiano, distante aproximadamente 460 km de Goiânia e 230 km de Brasília. Em seu território estão 40% da área do PNCV, o que corresponde a 10% da área do Município (BRASIL, 2009), conforme se observa na Figura 1, à frente.

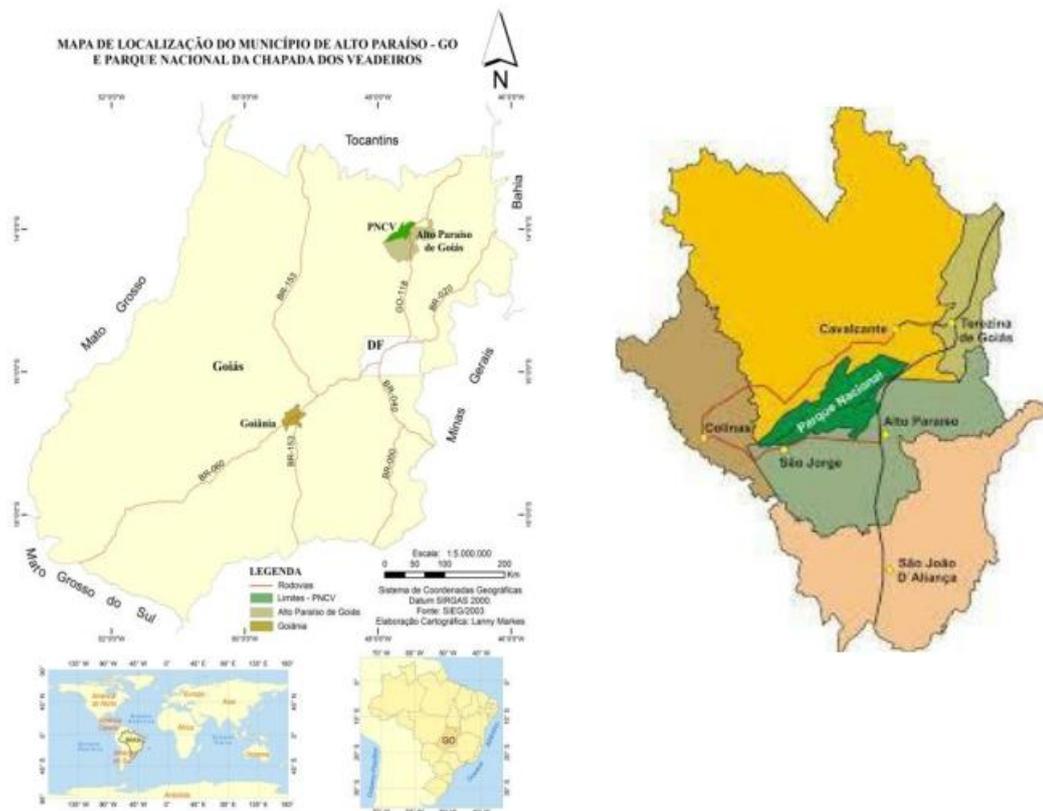


Figura 1: Mapa que abrange a região de Alto Paraíso de Goiás, São Jorge e PNCV

Fonte: www.revistaturismo.com.br/Dicasdeviagem/altoparaíso.htm

O Distrito de São Jorge dista 36 km a oeste de Alto Paraíso de Goiás, seguindo pela GO-239, que faz ligação com a cidade de Colinas do Sul, estrada inicialmente asfaltada em seus primeiros 22 km, e mais 14 Km, cujo asfaltamento foi concluído em 2014, onde se encontra a sede da administrativa e o portão de entrada do PNCV.

Segundo a Secretaria de Turismo do Município, a população atual do Distrito é de aproximadamente 500 habitantes, cuja maioria se dedica a atividade turística desenvolvida na UC.

O Parque Nacional foi criado em 1961, e conta atualmente com cerca de 65.514 ha.; compreendendo um perímetro aproximado de 160 Km, contendo em seu interior espécies do Cerrado de altitude e também reservas hídricas da área do alto curso do Rio Tocantins (BRASIL, 2009).

PERCORRENDO A ESTRADA-PARQUE PREFEITO DIVALDO RINCO

Considerada uma das 11 estradas mais incríveis do Brasil, conforme publicado no site da Revista Quatro Rodas, em janeiro de 2016, o trecho da Rodovia GO-239, que liga o Município de Alto Paraíso de Goiás ao Município de Colinas do Sul, passando pelo Distrito de São Jorge, foi denominado Estrada-Parque Sullivan Silvestre, de acordo com a Lei Estadual nº 13.467, de 30 de julho de 1999.

Em 28 de setembro de 2015, essa Lei foi alterada pela Lei nº 19.015, e a estrada passou a ser chamada Estrada-Parque Prefeito Divaldo Rinco, em homenagem ao prefeito da cidade de Alto Paraíso de Goiás, assassinado no ano de 2010.

Conforme o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), a rodovia em pavimentação foi designada por ato de Assembléia Legislativa como

Estrada-Parque, apresentando dois segmentos distintos de soluções de engenharia para cada subtrecho devido às características que eles apresentam. O primeiro trecho tem início no perímetro urbano de Alto Paraíso com término no distrito de São Jorge, o segundo, desde São Jorge até Colinas do Sul (CONFLORA, 2004, p.6).

De acordo com o Estudo de Impacto Ambiental – EIA/RIMA da estrada (CONFLORA, 1998, p. 1-2), a proposta de implantação da mesma ocorreu devido:

aos aspectos ambientais relevantes da região visando definir um projeto que atendesse aos interesses da população envolvida e que ao mesmo tempo fosse compatível com a susceptibilidade geoambiental desse trecho, dessa forma optou-se por um projeto de Estrada-Parque com ciclovia e estruturas turísticas e de apoio adjacentes à pista de rolamento e faixa de domínio. Dessa forma a rodovia terá características de Estrada-Parque, oferecendo aos usuários opções de paradas em pontos de contemplação do interessante cenário local, especialmente no percurso entre Alto Paraíso e o Distrito de São Jorge.

O propósito do asfaltamento dessa estrada, a princípio, seria facilitar o acesso ao Distrito de São Jorge e o PNCV, uma vez que enquanto o caminho era de chão, em épocas de chuva, o trajeto tornava-se quase intransitável, dado aos deslizamentos advindos dos barrancos, que cortam a maioria do trecho, além do que a via era bastante esburacada (DOMICIANO e OLIVEIRA, 2012).

Inicialmente foram asfaltados 22 quilômetros, e foram deixados 14 quilômetros sem pavimentação, pois havia certa resistência dos moradores da região e também de ambientalistas, que sempre estiveram divididos em relação a essa questão. Para eles, o asfalto acarretaria, em pouco tempo, em uma maior degradação ambiental da área do PNCV.

Segundo Lacerda (2004, p. 83), o não asfaltamento da estrada funcionava como uma barreira aos visitantes do lugar, “é evidente que esta obra facilitará a vida dos moradores da Vila, no entanto, a estrada de terra servia como um limitante aos números de turistas, o que é comum em áreas de ecoturismo”.

Na estrada foi construída uma ciclovia para proporcionar mais segurança aos ciclistas que se aventuram pela região do PNCV, com sinalização horizontal e tachas refletivas. Essa ciclovia está localizada apenas na margem direita da rodovia, sentido Alto Paraíso de Goiás/São Jorge, e é dividida em duas pistas, conforme a Figura 2 a seguir.



Figura 2: Detalhe da ciclovia na GO-239

Fonte: Os autores (2017)

Apesar de representar incentivo para o turismo, esse asfaltamento trouxe problemas para a comunidade de São Jorge. O principal deles foi a modificação do tipo de turistas e o aumento no fluxo dos mesmos “que agora permanecem na Vila apenas para um fim de semana ou somente passam o dia no local, gerando prejuízo na opinião geral dos moradores, em sua maioria acostumados com turistas que antes ficavam dias ou semanas em suas hospedarias”, relatou o proprietário de um albergue em São Jorge (entrevista, fev. 2017).

Essa estrada poderia ser considerada estrada-parque, se confrontada com as características necessárias para tal objeto. Todavia, foi ressaltado, segundo o presidente da Rede de Integração Verde de Alto Paraíso, que “ela não possui um plano de manejo” (entrevista, fev. 2017).

Dourojeanni (2003, p. 78), a respeito do plano de manejo das estradas-parque, ressalta que:

o manejo de uma Estrada-Parque é relativamente simples e, se bem é necessário dispor de plano de manejo, em geral este não requer os detalhamentos e complexidades próprias dos planos de manejo de parques ou de outras categorias de uso direto ou indireto. [...] O manejo de uma Estrada-Parque inclui, de uma parte, o manejo da “estrada” e de outra, o manejo do “parque”.

Segundo um ambientalista local, “as autoridades responsáveis pela preservação das placas que estão localizadas na GO-239 não dão a mínima para o estado em que elas se encontram. Nós, que amamos esse local, é que andamos por aí firmando essas estacas” (entrevista, fev. 2017).

Nessa estrada, encontramos apenas duas lixeiras, ambas lotadas, e a quantidade de lixo espalhado no acostamento do asfalto demonstrava claramente que o recolhimento não havia sido feito há dias. Observamos, ainda, que há certa quantidade de latas de refrigerantes e cervejas, além de garrafas pet e de vidro, espalhadas ao longo da rodovia.

Pode-se observar que os três bueiros para escoamento de água ao longo da estrada, também podem ser utilizados para passagem de animais silvestres. Conforme a Licença da Agência Goiana de Transportes e Obras (AGETOP), esses escoadouros apresentam dupla função, além da drenagem das águas, também “se caracterizam como corredores de fauna e deverão ser programados bueiros com o mínimo de 2,00 metros de diâmetro”. Entretanto esses bueiros não alcançam essa altura.

Ao longo de todo o trajeto, constatou-se que a cada cinco quilômetros há uma placa indicativa de que o percurso é um corredor de fauna silvestre e, dependendo do corredor, há uma especificação do animal que transita pelo local. Em uma das placas, por exemplo, há o sinal que avisa que o animal predominante na área é o Cachorro do Mato, as outras são referentes ao Veado Campeiro, a Ema e ao Lobo-Guará.

Nota-se também que, a cada cinco quilômetros, existe uma placa indicando que a velocidade deve ser reduzida para 40 km/h, pois há redutores de velocidade nas proximidades.

No item 61, das Exigências Técnicas da AGETOP, destaca-se o seguinte:

Nos pontos selecionados pelo estudo de impacto ambiental como corredores de fauna, deverão existir redutores de velocidade e velocidade máxima de 40 km/h, além dos sonorizadores de ambos os lados, os quais deverão ser detalhados no Plano Básico Ambiental (PBA) 6. A sinalização da existência de Parque Nacional e informação de trânsito de animais deverá ser mais frequente.

Ao longo de toda essa estrada, por uma iniciativa da AGETOP e Goiás Turismo (GOIASTUR), foram colocados recentemente oito redutores de velocidade feitos com material de asfalto. Desses redutores, dois são nas proximidades das pontes sobre o Rio das

Cobras e Rio do Couro. “Apesar de ser uma reivindicação antiga dos moradores da Vila, isso se deu somente agora porque durante as comemorações do final de 2016, uma onça pintada, a qual está em extinção, foi morta por atropelamento nesse asfalto, nas proximidades de Alto Paraíso”, declara o chefe do PNCV (entrevista, fev. 2017).

Em algumas placas pode-se ver, no sentido Alto Paraíso de Goiás/São Jorge, o quão o vandalismo na região predomina, uma vez que se encontram pichadas, e também a sua falta de conservação, como a placa que está instalada próxima ao Jardim de Maytrea, um dos atrativos da via, demonstrando sua ilegibilidade, de acordo com a Figura 3 abaixo.



Figura 3: Placa ilegível

Fonte: Os autores (2017)

Como exposto no item 59, também do Processo 19224/2011 (AGETOP), “a rodovia não poderá ter „pontos de parada” para turistas, com exceção do já existente no „Jardim de Maytrea” (km 20), que deverá receber apenas tratamento de contenção de processos erosivos”. Esse local tem uma infraestrutura bastante precária, no qual não há espaço para estacionamento ou mesmo uma área para apreciação do Jardim.

Segundo o chefe do PNCV, o que torna a GO-239 em uma estrada-parque é

O decreto que dá o nome dela. Estrada-parque não é uma categoria de unidade de conservação no SNUC nem no SEUC (Sistema Estadual de Unidade de Conservação). Não existe essa categoria. Então, no meu entendimento, é só um nome. Pra ela merecer esse nome, o que leva ela a ter esse nome, é ela tangenciar e cortar em sete pontos o PNCV. O que dá esse nome é a beleza cênica em torno dela, são as paisagens da Chapada (entrevista, fev. 2017).

Para a Secretária de Turismo de Alto Paraíso de Goiás, a mudança da GO-239 para estrada-parque é positiva, pois com sua implantação:

a prática de esportes, como o ciclismo, naquele trecho tem aumentado principalmente por turistas de Brasília. Mas há muitas famílias da região praticando o esporte também, após a melhoria da estrada. Além disso, haveria uma redução drástica de atropelamento de animais nessa rodovia (entrevista, fev. 2017).

Um morador do Distrito, indagado sobre quais os pontos turísticos são considerados mais atrativos na estrada que liga São Jorge a Alto Paraíso, respondeu que “sem dúvida são o Vale da Lua e a Fazenda de São Bento” (entrevista, fev 2017).

Ainda na visão do mesmo em relação à paisagem nesse percurso, ao que nos respondeu

Há uma expansão desenfreada urbana que precisa ser urgentemente controlada. O agronegócio e a falta de regras no desmatamento estão acabando com essa bela paisagem à beira da estrada. Quem trabalha na agricultura aqui não respeita o meio ambiente, pois plantam até nos morros e em áreas inclinadas, fazendo com que o agrotóxico corra para os rios. (entrevista, fev. 2017)

Em contatos informais com alguns moradores e guias da Vila, os que têm conhecimento do que é uma estrada-parque dizem que isso se dá apenas porque ela tem uma beleza cênica diferenciada das outras estradas, não sabendo diferenciar tecnicamente uma estrada-parque de uma via comum.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Essa rodovia possui uma beleza cênica própria e reflete bem o que é a paisagem típica da Chapada dos Veadeiros. Apesar de essa estrada ter o seu percurso até a cidade de Colinas do Sul, distante 86,5 quilômetros de Alto Paraíso de Goiás, apenas os 36 quilômetros que estão asfaltados, até o Distrito de São Jorge é que foram analisados nesse estudo.

O asfalto encontra-se em bom estado de conservação. A velocidade permitida para percorrer a estrada é, em média, 80 km/h, sendo reduzida para 40 km/h onde há os corredores de fauna. Contudo, pela falta de fiscalização esses limites de velocidade são pouco respeitados, o que leva ao atropelamento de animais, não raramente observados, quando pelo trajeto entre as localidades mencionadas.

Essa rodovia não possui túneis para passagem de animais, porém existem bueiros para escoamento de água e que podem ser utilizadas por animais de pequeno porte durante a travessia da via, porém fora das próprias especificações da sua construção.

Na estrada há uma ciclovia e dois mirantes, os quais possuem placas de sinalização, mas não possuem um local para recuo e estacionamento de carro, para facilitar atividades turísticas, não favorecendo os transeuntes que desejarem contemplar a beleza cênica que o entorno oferece, principalmente, na localidade do Jardim de Maytrea.

Conforme pode-se concluir, a população do Distrito de São Jorge vê a estrada em questão apenas como uma estrada que leva até Alto Paraíso de Goiás. Quando questionada sobre o que seria uma estrada-parque, a maioria das pessoas sequer sabe o que isso significa. Sob o ponto de vista do administrador do PNCV, essa estrada possui respaldo legal de uma estrada-parque, mas praticamente ela não funciona como descrita em suas especificações, ou seja, ela é caracterizada como tal, mas ainda não possui um plano de manejo.

Essa estrada tem um grande potencial turístico em virtude da beleza cênica que a envolve. É uma estrada-parque que existe de direito, mas não de fato.

Acredita-se que se os administradores das instituições, ambientalistas e a comunidade se unissem com o propósito de elaborar um plano de manejo para essa rodovia, enaltecendo a sua real importância, a mesma se tornaria um atrativo a mais para a região, deixando apenas de ser um caminho para a atividade turística na Chapada dos Veadeiros, mas agregando valores não só ao deslocamento das pessoas, como também na questão socioambiental que transparece na paisagem.

REFERÊNCIAS

BOLSON, Jaisa H. Gontijo. **A importância da paisagem na atividade turística**. Disponível em: <<http://www.revistaturismo.com.br/artigos/paisagem.html>>. Acesso em jul. 2016

BRASIL. MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA/INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE – ICMBio. **Plano de Manejo do Parque Nacional da Chapada dos Veadeiros – Resumo Executivo**. Brasília, 2009. Disponível em: <www.icmbio.gov.br/parna_veadeiros> Acesso em Dez. 2016.

CONFLORA. **Estudo de Impacto Ambiental – EIA/RIMA da Rodovia GO-239, trechos entroncamento GO 118/BR-010 com GO-132**. Goiás: Conflora, 1998.

CONFLORA. **Relatório de Impacto Ambiental da pavimentação asfáltica da Rodovia GO-239**. Goiás: Conflora, 2004.

DENCKER, Ada de F. M. **Pesquisa em turismo: planejamento, métodos e técnicas**. São Paulo: Futura, 2007.

DIAS, Reinaldo. **Turismo sustentável e meio ambiente**. São Paulo: Atlas, 2003.

DOMICIANO, Carlos S.; OLIVEIRA, Ivanilton J. Cartografia dos impactos ambientais no Parque Nacional da Chapada dos Veadeiros (GO). **Mercator**, Fortaleza, vol.11, n.25, p.179-199, mai/ago 2012. Disponível em: <www.mercator.ufc.br> Acesso em Dez. 2016

DOUROJEANNI, M. J. Estradas-parque, uma oportunidade pouco explorada para o turismo no Brasil. **Natureza & Conservação**, Curitiba, v.1, nº1, p.16-20, abril, 2003.

DUTRA, Veruska *et al.* Proposta de Estradas-Parque Como Unidade de Conservação: dilemas e diálogos entre o Jalapão e a Chapada dos Veadeiros. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, 20(1): 161-176, jun. 2008.

GOMES, Edvania: **Paisagem, Imaginário e Espaço**. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2001.

HAUFF, Shirley Noely. **Relações entre comunidades rurais locais e administrações de parques no Brasil**: subsídios ao estabelecimento das zonas de amortecimento. Curitiba, 2004. 225p. Tese doutorado em Ciências Florestais. – Setor de Ciências Agrárias, Universidade Federal do Paraná, 2004.

LACERDA, Roberta Carolina Lima Gontijo. **Os impactos do turismo na percepção da comunidade da Vila de São Jorge**: o portal de entrada do Parque Nacional da Chapada dos Veadeiros, Goiás. 124p. 11/2007. Dissertação (mestrado) – Centro Universitário UNA, Programa de Mestrado em Turismo e Meio Ambiente. Belo Horizonte, 2007.

MAGALHÃES, Cláudia Freitas. **Diretrizes para o turismo sustentável em municípios**. São Paulo: Roca, 2002.

NACIONAL SCENIC BYWAYS PROGRAM. List of activities. Disponível em: <<http://www.byways.org/explore/activities/>> Acesso em Jul. 2016.

PARKWAY PARTNER ORGANIZATIONS. History of the Parkway. Disponível em: <<http://www.blueridgeparkway75.org/>> Acesso em Ago. 2016.

PIRES, Paulo dos Santos; TIAGOR, Aline Almeida de. **O potencial turístico das estradas-parque na confluência entre paisagem e áreas protegidas**. Disponível em: <www.anptur.net> Acesso em Jul. 2016.

RODRIGUES, Adyr Balastrieri. **Turismo e espaço**: rumo a um conhecimento transdisciplinar, 2. ed. São Paulo: Hucitec, 2005.

SORIANO, Afrânio José Soares. **Estrada-Parque**: proposta para uma definição. 181p. Tese (Doutorado em Geografia) Instituto de Geociências e Ciências Exatas da Universidade Estadual Paulista, 2006.

TRICÁRIO, L. T. *et al.* Estradas-parque: Um estudo comparativo no intuito de definições para a experiência turística brasileira. **Revista Brasileira de Pesquisa em turismo**. São Paulo, v. 6, n. 1, p. 79-94. Jan/abr. 2012.