

**CICLOTURISMO NA “ROTA DOS TROPEIROS”**  
**Roteiro Cicloturístico de Castro: Um Projeto Piloto**

**CYCLETOURISM IN THE “ROUTE OF THE MULETEER TROOPS”**  
**Cycletouristic Itinerary of Castro: A Pilot Project**

Marcos Antonio Miara<sup>1</sup>

Diogo Luders Fernandes<sup>2</sup>

Ronaldo Ferreira Maganhotto<sup>3</sup>

**RESUMO**

O turismo em áreas naturais é uma atividade em ampla expansão. As belezas naturais associadas às particularidades sócio-culturais são elementos que ajudam a compor a atratividade de um determinado local transformando-o em produto turístico. O cicloturismo, como modalidade de turismo de aventura, é uma atividade em crescimento e que se apresenta como mais uma forma de agregar valor ao turismo ambiental. O projeto Cicloturismo na Rota dos Tropeiros visa implantar um total aproximado de 2.000 km de vias planejadas e sinalizadas compondo um sistema estruturado de cicloturismo em 16 municípios do Paraná participantes da Rota dos Tropeiros. Teve como marco inicial o desenvolvimento do projeto Roteiro Cicloturístico de Castro que envolveu três empreendimentos privados. O roteiro é composto de quatro trajetos, sendo um na área urbana, e três na área rural com um total aproximado de 120 km de vias para o cicloturismo. O projeto, depois de concluído, contou ainda com a implantação de um sistema de sinalização específico e a produção de material gráfico informativo (*Folder*) destinado ao turista com mapa georreferenciado, distâncias e variações altimétricas de cada percurso e identificação de pontos de referência.

**Palavras Chave:** Rota dos Tropeiros, Cicloturismo, Planejamento Turístico.

**ABSTRACT**

Tourism in natural areas is a fast growing activity. The natural beauty associated with

---

<sup>1</sup> Doutorando em Geografia – UFPR; Sócio-Administrador da “ORBIPLAN – Consultoria Ambiental e Planejamento Turístico – [www.orbiplan.com.br](http://www.orbiplan.com.br) / [orbiplan@orbiplan.com.br](mailto:orbiplan@orbiplan.com.br)

<sup>2</sup> Mestre em Turismo e Hotelaria– UNIVALLI / Professor do Departamento de Turismo da UNICENTRO – Campus Irati / [diggtur@yahoo.com.br](mailto:diggtur@yahoo.com.br)

<sup>3</sup> Mestre em Geografia – UFPR / Professor do Departamento de Turismo da UNICENTRO – Campus Irati / [ronaldomaganhotto@yahoo.com.br](mailto:ronaldomaganhotto@yahoo.com.br)

socio-cultural peculiarities is an element which helps to create the attractiveness of a particular site, transforming it into a tourist point. The cycletourism, as a modality of adventure tourism, is a growing activity and which provides another form to value the environmental tourism. The Cycletourism in the Rota dos Tropeiros aims to create an approximate total of 2.000 km of planned and signaled paths, creating a structured system of cycletourism in 16 cities of Paraná state which belong to the “Rota dos Tropeiros” (muleteer troops route). It had as its start the development of the Cycletourism Route of Castro, which involved three private enterprises. This route is composed by four itineraries, one of them within the urban area, and three of them in the rural area, totalizing approximately 120 km of paths for the cycletourism. The project, after having been concluded, counted also with the implementation of a specific signalization system and the production of graphic material (folder) addressed to the tourists with a georeferenciated map, distances and altimetric variations of each itinerary and with the identification of points of reference.

**Key – Words:** Muleteer Troops Route, Cycletourism, Tourism Planning.

## 1 INTRODUÇÃO

O cicloturismo é uma atividade que ganha espaço crescente visto sua capacidade de agregar prática esportiva, atividade de aventura e o conhecimento de locais que apresentam peculiaridades culturais e paisagísticas.

A Agência Rota dos Tropeiros é uma organização formada no intuito de desenvolver econômica e socialmente, dentro dos preceitos da sustentabilidade, a atividade turística numa região que abrange 16 municípios do Paraná, e que liga os estados de São Paulo a Santa Catarina. A temática principal é em torno do tropeirismo e procura estimular a valorização histórico-cultural e ambiental da região. Seus principais objetivos são o de formar novos produtos turísticos, consolidar os novos pólos de turismo, ampliar o número de turistas para as regiões dos Campos Gerais, aumentar a taxa de permanência e o gasto médio dos turistas, propiciar a geração de emprego e renda, e contribuir para o desenvolvimento da região.

Dentro destes preceitos a Agência Rota dos Tropeiros lançou o projeto “Cicloturismo na Rota dos Tropeiros” que tem por finalidade implantar roteiros cicloturísticos em todos os 16 municípios pertencentes à rota, fazendo com que estes se interliguem por um total superior a 2.000 km de vias previamente planejadas e estruturadas para o cicloturismo.

Como projeto inicial, foi desenvolvido um primeiro roteiro na cidade de Castro, sede da Agência Rota dos Tropeiros. Denominado de “Roteiro Cicloturístico de Castro”, o projeto contemplou três empreendimentos privados e desenvolveu quatro roteiros, sendo um na área urbana e três na área rural, num total aproximado de 120 km de extensão, além de um sistema de sinalização próprio.

## 2 DESENVOLVIMENTO

### 2.1 Turismo em áreas Naturais

A urbanização, meio ao qual a maioria das pessoas vive, concentra inúmeros problemas que afetam diretamente a qualidade de vida das pessoas. Questões como falta infra-estrutura adequada de moradia, transporte, saneamento, a poluição atmosférica e sonora, as diversas manifestações de violência, são exemplos de fatores modificam paulatinamente os lugares e muitas vezes comprometem sua salubridade, e, por conseguinte, a saúde física e psíquica de seus habitantes. Tal realidade motiva a procura por locais mais calmos e saudáveis para satisfazer as necessidades de evasão e descanso das pessoas.

Segundo Serrano (1997, p. 11) “o atual interesse por temas relativos ao ambiente, independente das causas que o informam e das práticas sociais dele decorrentes, permite a interpretação de seus indícios como um desejo contemporâneo de retorno á natureza.” Esta tentativa de reencontro com a natureza envolve o deslocamento das pessoas de seu lugar de origem para outro não habitual motivado pela troca cultural, sensibilização e conscientização ecológica.

Conforme Bruhns (1997), as experiências íntimas do corpo com a natureza, expressam em alguns casos uma busca de reconhecimento do espaço ocupado por esse corpo na sua relação com o mundo, uma revisão de valores, bem como, um encontro muito particular do homem com ele mesmo.

A busca do verde e a fuga do cotidiano tumultuado de determinadas localidades estreitam a relação das pessoas com a natureza durante seu

tempo de lazer, repercutindo no desenvolvimento e crescimento de uma atividade turística baseada na utilização dos recursos naturais.

Outros fatores como, o aumento do tempo livre, a massificação do automóvel, o aumento da renda *per capita*, a urbanização e a industrialização também influenciam no crescimento do turismo em áreas naturais.

Entretanto, este comportamento humano de busca por um local e um momento saudável pode comprometer ambientes preservados, o que faz com que as áreas naturais devam ser cuidadosamente planejadas e monitoradas, pois uma atividade turística desordenada danificará os recursos naturais.

Segundo Ruschmann (1997, p. 69) o êxito na proteção da autenticidade e originalidade dos recursos naturais e culturais das localidades transformadas em destinos turísticos depende de uma legislação imperativa e preventiva. Assim, estes princípios agem como instrumentos facilitadores de equilíbrio e harmonia entre turismo e meio ambiente.

Frente às variadas motivações e necessidades das pessoas, a atividade turística em áreas naturais no meio rural apresentaram relevantes índices de crescimento nas últimas décadas. Estas atividades têm se destacado na diversificação da oferta turística e como alternativa de atividade não agrícola no meio rural.

O turismo em áreas naturais possibilitou a valorização do meio e cotidiano rural, surgindo como alternativa de complementação de renda às comunidades rurais, e conseqüentemente, o turismo rural atingiu consideráveis índices de crescimento nos últimos anos.

Paralelamente, o ecoturismo é outro segmento turístico de destaque, e segundo o Instituto Brasileiro de Turismo, EMBRATUR (1994), o ecoturismo é definido como o turismo desenvolvido em localidades de potencial ecológico, de forma conservacionista procurando conciliar suas atividades com o meio ambiente, harmonizando as ações com a natureza e oferecendo aos turistas um contato íntimo com os recursos naturais e culturais da região facilitando o alcance de uma consciência ecológica nacional.

A valorização dos costumes e estilo de vida, a geração de benefícios e oportunidades, a educação e sensibilização ambiental, dentre outros

elementos, são alguns pressupostos desta atividade perante a localidade onde está sendo realizada.

Segundo Cândido (2003, p. 145) o ecoturismo corresponde “a realização de viagens para áreas naturais não perturbadas ou contaminadas, com o objetivo de admirar, gozar e estudar a paisagem, sua flora e fauna assim como culturas passadas e presentes em tais áreas”.

Diante da valorização destes seguimentos e da busca por uma oferta diversificada, atrelaram-se ao ecoturismo atividades e práticas de aventura ampliando o mercado por meio da identificação de novas motivações e necessidades da demanda.

## 2.2 Turismo de Aventura e Cicloturismo

O Ministério do Turismo define o Turismo de Aventura como sendo “as atividades turísticas decorrentes da prática de atividades de aventura de caráter não competitivo”.

Entendem-se como atividades de turismo de aventura aquelas oferecidas comercialmente, usualmente adaptadas das atividades esportivas de aventura, que tenham ao mesmo tempo o caráter recreativo e envolvam riscos avaliados, controlados e assumidos, podendo ser conduzidas em ambientes naturais, rurais ou urbanos (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2005).

A expansão mercadológica no Brasil foi espontânea e abrangente, sendo que hoje o turismo de aventura está amplamente disseminado com um grande número de empresas especializadas na prestação dos serviços. Segundo o documento “TA – Mtur – IH – 09 – Análise da oferta de atividades de Turismo de aventura no Brasil”, já se tem mais de 2.000 empresas identificadas que prestam serviços nessa área (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2005).

Para Costa (2002. p.44), Turismo de Aventura é definido como:

Segmento do mercado turístico que promove a prática de atividades de aventura e esporte recreacional, em ambientes naturais e espaços urbanos ao ar livre, que envolvam emoções e riscos controlados, exigindo o uso de técnicas e equipamentos específicos, a adoção de procedimentos para garantir a segurança pessoal e de terceiros e o respeito ao patrimônio ambiental e sociocultural.

Assim, o Cicloturismo incorpora estes conceitos e se caracteriza por diversas atividades ciclísticas que podem ser exploradas turisticamente através de roteiros pré-determinados. É uma modalidade que apresenta crescente adesão de praticantes como demonstram as Tabelas 1 e 2 onde se destaca a freqüência com que é praticada, além de que oferece baixo risco quando comparado a outras modalidades de turismo de aventura (Tabela 3).

Modalidade	Quantidade
1 Caminhada	454
2 Canionismo	275
3 Rafting	257
4 Off road	232
5 Mergulho	230
6 Canoagem	194
7 Rapel	180
<b>8 Cicloturismo</b>	<b>173</b>
9 Cavalgadas	136
10 Escalada	103
11 Montanhismo	87
12 Bóia cross	85
13 Vôo livre	78
14 Pára-queda	76
15 Passeios náuticos	73

Tabela 1: Número de organizações que oferecem produtos e serviços para cada uma das modalidades  
Fonte: TA – Mtur – IH – 09 – Análise da oferta de atividades de turismo de aventura no Brasil

Modalidade	Freqüência relativa à sua prática (nº de respostas)	Participação por modalidade (%)
1 Caminhada	282	21,4
2 Cavalgada	132	10
<b>3 Cicloturismo</b>	<b>110</b>	<b>8,4</b>
4 Montanhismo	98	7,5
5 Técnicas verticais	88	6,7
6 Escalada	86	6,5
7 Mergulho	79	6
8 Rafting	75	5,7
9 Canoagem	58	4,4
10 Off road	55	4,2
11 Espeleoturismo	54	4,1
12 Bóia cross	52	4
13 Arvorismo	50	3,8
14 Canionismo	42	3,2
15 Vôo livre	17	1,3

Tabela 2: Modalidades de turismo de aventura X freqüência com que são praticadas  
Fonte: TA – Mtur – IH – 12 – Pesquisa para avaliação de percepção do público da Adventure Sports Fair (2004) sobre segurança no turismo de aventura.

Modalidade	Vítimas fatais	Vítimas não-fatais	Total
1 Caminhada	17	202	219
2 <i>Off road</i>	15	89	104
3 Canionismo	11	8	19
4 Espeleoturismo	2	10	12
5 <i>Rafting</i>	1	10	11
6 Escalada	2	6	8
7 Cavalgada	2	4	6
8 Arvorismo	0	6	6
9 Mergulho	2	2	4
10 <i>Kitesurf</i>	1	3	4
<b>11 Cicloturismo</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

Tabela 3: Resumo de acidentes por modalidade no turismo de aventura (1993 a 2005)  
Fonte: TA – Mtur – IH – 10 – turismo de aventura – importância do registro de acidentes

### 2.3 Roteiro Cicloturístico de Castro

Para a definição dos traçados do roteiro foi adotada primeiramente uma abordagem quantitativa das vias existentes. Assim, todo processo cartográfico objetivou avaliar as possíveis vias para a definição dos traçados considerando suas extensões e variações altimétricas.

Visto que para cada traçado havia um ponto de partida e um ponto de chegada pré-definidos, assim como uma delimitação de tempo máximo para a conclusão de cada traçado, a necessidade foi encontrar os melhores caminhos para tais propósitos, em meio as diferentes possibilidades de caminhos existentes.

Deste modo, para o desenvolvimento do projeto foram estipuladas três etapas (Planos Técnicos) que contemplassem as necessidades de análise e procedimentos a serem tomados para a conclusão dos objetivos pré-definidos. As etapas e suas descrições seguem abaixo:

#### **Plano Técnico 1 - Inventário e Diagnóstico Turístico**

Esta etapa do projeto constou da listagem de todos os elementos que interessavam ao projeto, contemplando os aspectos ambientais, histórico-culturais ou de infra-estrutura. Para a organização e análise dos dados, os seguintes procedimentos foram tomados:

- Georreferenciamento de cartas topográficas, mapas temáticos, fotografias aéreas e sensoriamento remoto;
- Digitalização das informações topográficas pertinentes ao projeto;

- Coleta em campo dos roteiros e de pontos de interesse com o uso de GPS modo absoluto;
- Estruturação de um Sistema de Informações Geográficas.

O passo seguinte foi a demonstração, a partir de todas as análises realizadas, do diagnóstico turístico, ou seja, das potencialidades e vulnerabilidades locais para a implantação do projeto.

### **Plano Técnico 2 - Diretrizes de Infra-Estrutura e Serviços**

Este documento indicou os pontos positivos e as necessidades quanto às infra-estruturas e serviços, compondo assim, um conjunto de informações que serviram como instrumentos de apoio ao projeto.

### **Plano Técnico 3 - Sistemas de Informação**

Nesta etapa foram estipulados os modos de informação ao turista em diferentes modalidades, assim como as possibilidades de divulgação do projeto.

Os três planos foram compostos de diferentes serviços necessários às suas conclusões, os quais estão discriminados na Tabela 4.

<b>Planos Técnicos</b>
<p><b>1- Plano Técnico 1: Inventário e Diagnóstico Turístico</b></p> <p>1.1- Mapeamento dos roteiros – identificação de distâncias, e variações hipsométricas;            1.2- Definição oficial dos roteiros e classificação de percursos quanto a graus de dificuldade;            1.3- Caracterização físico-ambiental e de estruturas da paisagem;            1.4- Identificação de áreas e / ou situações de risco humano e ambiental;</p>
<p><b>2- Plano Técnico 2: Diretrizes de Infra-Estrutura e Serviços</b></p> <p>2.1- Projeto de sinalização turística;            2.2- Análise de estrutura logística;            2.3- Serviços turísticos locais;</p>
<p><b>3- Plano Técnico 3: Sistemas de Informação</b></p> <p>3.1- Meios de divulgação;            3.2- Estruturação de planilhas de cada roteiro;            3.3- Desenvolvimento de material de boas práticas em procedimentos de gestão de segurança e de riscos;            3.4-- Organização e disponibilização dos arquivos GPS.</p>

Tabela 4: Discriminação dos serviços em cada Plano Técnico



O projeto de sinalização foi a etapa final realizada somente após a definição dos quatro trajetos. Primeiramente foi definida a forma de disposição das informações de cada trajeto em material informativo impresso em formato de *Folder* (Anexo 1). Posteriormente foi realizada a sinalização em campo através da colocação de palanques de concreto e setas indicativas, além de pontos de referência com o material impresso.

### 3 RESULTADOS

#### 3.1 Caracterização do Roteiro

**1ª Etapa:** compreende o centro urbano com uma área aproximada de 1km<sup>2</sup> onde estão distribuídos os atrativos históricos urbanos, além de áreas verdes e de lazer. Tem como ponto de partida o Museu do Tropeiro, podendo passar em locais como a Casa de Sinhara, Casa da Praça, a Praça Manoel Ribas e seu entorno, a Casa da Cultura Emília Erichsen, a Estação Ferroviária, Parque Lacustre, Parque Balneário Dr. Libânio E. Cardoso, Morro do Cristo, entre outros.

Apresenta baixo grau de dificuldade havendo, porém, a necessidade de um deslocamento cuidadoso devido ao tráfego constante das vias urbanas.

**2ª Etapa:** parte da cidade em direção ao Parque Pousada do *Canyon* Guartelá, o qual possui infra-estrutura que comporta até 150 pessoas em unidades habitacionais e 400 pessoas na área de *camping*. Apresenta diversos espaços destinados a atividades de lazer, contemplação e meditação.

O trajeto possui 27,9km de distância com altitudes que variam de 932 a 1094m num relevo que varia de suavemente ondulado a ondulado. Esta quilometragem divide-se em 11km de subidas, 14,8km de descidas e 2,1km de trechos planos. Apresenta dois trechos de maior dificuldade, sendo o primeiro a 0,6km do ponto de partida com subida de 1km e desnível de 50m. O segundo localiza-se a 8,4km do ponto de partida logo após o rio Piraí com uma subida de 2,6km em um desnível de 110m.

A paisagem neste trajeto apresenta uma variada cobertura vegetal com cultivos, pastagens, reflorestamentos e florestas nativas. Destacam-se os vales

dos rios Piraí e Piraí - Mirim, as margens do rio Iapó e a Escarpa Devoniana como cenário de fundo.

A ponte do rio Piraí – Mirim encontra-se em local de risco, pois se associa a curva e descida que lhe antecedem.

Como ponto de apoio, no km 17,8 localiza-se a “Ranchonete do Preá”, um bar que pode ser utilizado como ponto de descanso.

Existe a possibilidade de ampliação do percurso utilizando-se de estradas secundárias. Circundando o Morro do Chapéu ligando as localidades de Agostinho e Campina Alta (Pontos 7D a 8D), e um segundo percurso que finaliza na chácara Nova Esperança (Pontos 10D a 12D).

**3ª Etapa:** etapa intermediária do roteiro liga o Parque Pousada do Canyon Guartelá ao Hotel Fazenda das 100 Árvores, o qual oferece serviços de hospedagem, alimentação e lazer abrigando até 50 pessoas em 15 apartamentos.

Com 38,9km, esta etapa apresenta altitudes que variam de 927 a 1153m, dividindo-se em 20,9km de subidas, 14,7km de descidas e 3,3km de trechos planos.

Assim como na etapa anterior a paisagem é formada por áreas de cultivo, pastagens, reflorestamentos e florestas nativas. Nos 13,7km iniciais até ponto 6E a paisagem merece destaque. O trecho inicial margeia o rio Iapó adentrando pelo cânion Guartelá. Após 4km após o ponto de partida o caminho ascende em torno de 100m favorecendo a visualização da borda da Escarpa Devoniana e da formação do Cânion do Guartelá. Nas proximidades do km 11, a estrada passa a margear o rio Piraí - Mirim possibilitando um belo visual sendo o ponto do “Calvário”, um local propício para descanso e banho de rio.

O bar localizado a 21,6km de distância do ponto inicial, além de servir como estrutura de apoio, marca o início da maior variação altimétrica deste percurso que se estende até o rio Piraí numa distância de 9,7km. O desnível alcança 155m atingindo a altitude de 1153m, de onde se pode contemplar a mata de araucária preservada do Parque Estadual do Caxambu a esquerda da estrada.

Para chegar ao destino final faz-se necessário cruzar a PR 151 localizada no km 36,5. Tal condição faz desse ponto área de risco requerendo atenção do ciclista para a passagem e finalização desta etapa.

Este trajeto possibilita ainda dois traçados alternativos que circundam o Morro Cerrado seguindo os seguintes pontos demonstrados no *Folder*:

Traçado Alternativo1 – 1D, 2E e 3E (da 3ª etapa) e 12E (da 2ª Etapa) com 16,35km;

Traçado Alternativo2 – 1D, 2E, 3E, 4D, 5D e 6E (da 3ª etapa) e 10E, 11D e 12E (da 2ª Etapa) com 25,4km; sendo que ambos traçados retornam ao Parque Pousada do *Canyon* Guartelá.

**4ª Etapa:** última etapa do circuito que liga o Hotel Fazenda das 100 Árvores a cidade de Castro. O trajeto possui 47,1km com altitudes que variam de 978 a 1065m. O percurso contém 22,3km de subidas, 16,8km de descidas e 8km de trechos planos.

Os primeiros 5,5km possuem paisagem mais diversificada em relação ao restante da etapa. Entre os pontos 6D e 9D, por uma distância de 12km, o percurso se faz pela Estrada do Cerne, onde é necessária maior atenção em função do tráfego intenso de caminhões e automóveis. Ainda neste trecho evidenciam-se as várzeas do rio do Descanso, e dos ribeirões do Anselmo e Cunhaporanga. Quanto à cobertura vegetal, há o predomínio de áreas de cultivo de grãos e de pastagens.

A Fazenda Capão Alto, por seu valor histórico-cultural, caracteriza-se como o atrativo de maior relevância deste trajeto, e se situa a 33,7km do Hotel Fazenda das 100 Árvores.

O início da via pavimentada e sem acostamento, a proximidade do centro urbano, a intensificação do tráfego e a existência de pontes sobre os rios Taquara, da Onça e Maracanã, fazem com que o final desta etapa apresente maior risco.

Outro atrativo importante é a Colônia Castrolanda com o Memorial da Imigração Holandesa (Moinho) e o Museu do Imigrante Holandês, os quais retratam a forte influência cultural dos imigrantes holandeses no município.

O trajeto tem em sua última fase a via de acesso ao Colégio Agrícola Olegário Macedo.

### 3.2 Caracterização do Roteiro Quanto ao Grau de Dificuldade

Diante a complexidade em mensurar o grau de dificuldade de um percurso quando comparado com outras realidades, optou-se como método de classificação do roteiro uma comparação entre as suas etapas analisando variáveis referentes à distância e variação altimétrica que seguem descritas na Tabela 5.

Etapas	Distância (km)	Varição Altimétrica (m)	Subidas (km)	Descidas (km)	Plano (km)	Grau de Dificuldade
1ª	-	-	-	-	-	Baixa
2ª	27,9	162	11	14,8	2,1	Média
3ª	38,9	226	20,9	14,7	3,3	Alta
4ª	47,1	87	22,3	16,8	8	Média

Tabela 5: Graus de Dificuldade de cada Etapa

### 3.3 Carências Estruturais Identificadas no Roteiro

Para a implantação do roteiro em sua total operacionalidade, verificou-se a necessidade de implantação de determinadas estruturas de apoio, as quais seguem abaixo.

#### 3.3.1 Quanto a Sinalização Turística e de Infra-Estrutura

**1ª Etapa:** Patrimônio Histórico de Castro – não exige que sua realização se dê seguindo um roteiro pré-definido, apesar de existir esta sugestão no *Folder* Cicloturístico. Portanto, para que esta seja seguida, há a necessidade de sinalização nas vias urbanas através de setas personalizadas que indiquem a seqüência de tráfego.

A saída da 2ª Etapa e a chegada da 4ª Etapa também merecem sinalização própria.

Na Tabela 6 seguem descritos os pontos para implantação da sinalização na área urbana.

Nº Seta	Sentido	Localização	Comentário
1	-	Fundos da Igreja Matriz	Ponto de partida
2	Esquerdo	R. Carlos Decker / esquina Museu do Tropeiro	-
3	Esquerdo	R. Carlos Decker / R. Gal. Osório	-

4	Esquerdo	R. Gal. Osório / R. Xavier da Silva	-
5	Direito	R. Xavier da Silva / R. Mariana Marques	-
6	Direito	R. Mariana Marques / R. Cipriano Marques de Souza	-
7	Esquerdo	R. Xavier da Silva / R. Nicolau Jacob Filho	Saída para 2ª Etapa
8	Direito	R. Nicolau Jacob Filho / R. Paulo M. Sobrinho	Saída para 2ª Etapa
9	Esquerdo	Av. Marly Rolim	Chegada da 4ª Etapa
10	Direito	Av. Marly Rolim / R. Francisco de Assis Andrade	
11	Esquerdo	R. Francisco de Assis Andrade / Av. Vicente Fiorillo	-
12	Direito	R. Francisco de Assis Andrade / R. Mariana Marques	-

Tabela 6: Sinalização Urbana

**2ª Etapa:** o ponto inicial desta etapa, por dar início ao roteiro pelas estradas secundárias / rurais, precisa de uma sinalização específica com placa indicativa após trevo que cruza a PR151.

**3ª Etapa:** nesta etapa algumas estruturas de informação ao turista promoveriam um diferencial ao roteiro. Considerando que esta etapa é a que mais se aproxima da zona de transição do Primeiro para o Segundo Planalto Paranaense, há a possibilidade de material informativo em ponto estratégico a ser definido que possibilite a visualização de tal peculiaridade geomorfológica. Outro ponto importante nesta etapa é o Parque Estadual do Caxambu com área de mata preservada que possibilita ponto de visualização da paisagem local.

A localidade de “Calvário” é uma opção de ponto de descanso pelo contexto paisagístico e por possuir área apta a banho. Carece, no entanto, de estrutura adequada ao seu uso já que apresenta instabilidade ambiental. A construção de escada, associada a rampa e *deck* para acesso a margem do rio Pirai - Mirim, se fazem necessários.

No cruzamento com a PR151 é importante uma sinalização que informe de forma mais contundente o risco de cruzamento da rodovia, da mesma forma que indique o retorno próximo para sua transposição.

Como medidas de segurança algumas precauções podem evitar maiores problemas com relação à integridade física dos usuários. Sugere-se além da sinalização dos pontos críticos, buscarem sistemas de comunicação entre os grupos de turistas e um ponto central a ser definido. O uso de rádio amador pode suprir tal necessidade visto sua capacidade de área de cobertura e baixo custo de implantação, sendo suficiente para qualquer operação de socorro ou de informação ao usuário. Além disso, o contato com moradores locais e com

prestadores de serviço ao longo do roteiro, são práticas simples e que podem auxiliar na operacionalização do mesmo.

### 3.4 Possibilidades de Ampliação do Roteiro

É preciso considerar que o roteiro proposto não é estático, ou seja, que existe a constante possibilidade de sua ampliação e alteração conforme potencialidades identificadas. Sua ampliação tanto pode se dar dentro de seus atuais limites, quanto em busca de destinos que o complementem, como outros empreendimentos privados em suas adjacências, distritos, localidades ou outras cidades. Neste contexto, são descritas algumas sugestões de possibilidades para tais alterações do roteiro.

#### 3.4.1 Ampliações Internas

São todas as alternativas em se agregar trechos de estradas ao atual roteiro, desde que estas possuam ligação com o mesmo. Para tanto cabe uma constante análise do roteiro e pesquisa sobre demais possibilidades. Destaque especial para as 2ª e 3ª Etapas.

#### 3.4.2 Ampliações Externas

**Sentido Norte:** da 4ª Etapa, antes de atingir a PR 090 (Estrada do Cerne), é possível seguir sentido norte em direção a Serra das Pedras, Campo da Lança e Piraí do Sul.

**Sentido Sul:** da 4ª Etapa pode-se ter acesso ao distrito de Itaiacoca (Ponta Grossa) pela PR 090 (Estrada do Cerne). Têm acesso ainda a Ponta Grossa, Represa de Alagados, Abapã e Colônia Terra Nova a partir da Colônia Castrolanda pela Estrada da Colônia ou pela Estrada do Maracanã.

**Sentido Leste:** da 4ª Etapa pelas planícies do rio Iapó e de seus afluentes.

**Sentido Oeste:** do início da 3ª Etapa pode-se encontrar vias que ascendem a Escarpa Devoniana em sentido ao município de Tibagi. O destaque desta porção é a Serra do Piraí que resguarda uma das maiores porções preservadas dos Campos Gerais.

#### 4 CONCLUSÃO

O Projeto Cicloturismo na Rota dos Tropeiros, a partir dos seus resultados já obtidos com o lançamento do Roteiro Cicloturístico de Castro, demonstrou a importância efetiva de três aspectos para o desenvolvimento do turismo.

A ação da iniciativa privada, que pode se dar de diferentes maneiras através de organizações, associações, cooperativismo, ou mesmo individualmente, tem uma relação estreita com a eficácia no desenvolvimento e implantação da atividade turística. Paralelamente as obrigações do setor público, a iniciativa privada deve participar dos processos de planejamento, implantação e gestão do turismo, para que a atividade alcance seu desempenho.

A regionalização do turismo foi o segundo aspecto evidenciado durante o desenvolvimento do projeto. O reconhecimento dos valores locais, das peculiaridades e identidades culturais que agregam regionalmente os 16 municípios participantes da rota dos tropeiros no Paraná, a valorização ambiental e o processo de gestão do projeto, são elementos que contribuem a qualquer projeto turístico.

O terceiro aspecto remete-se a importância do planejamento em todas as etapas de um projeto turístico. As análises sobre as potencialidades e vulnerabilidades de um projeto, o inventário e o diagnóstico dos recursos existentes e das carências para a implantação de um projeto e a definição das metodologias de análise, são aspectos que possibilitam a produção de material que sustenta a tomada de decisão e que possibilita a concretização de um projeto adequado às realidades em que este se insere.

#### 5 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACERENZA, M. A. **Administração do Turismo**. Trad. HENDGES, G. R. Bauru, São Paulo – EDUSC, v.1, 2002.
- BAHL, M. **Agrupamentos turísticos municipais**. Curitiba, PR: Prottexto, 2004

BRUHNS, H.T. O corpo visitando a natureza: possibilidade de um dialogo crítico. *In: Viagens à natureza – turismo, cultura e ambiente*. Campinas, SP: Papirus, 1997.

CÂNDIDO, L. A. **Turismo em áreas naturais protegidas**. Caxias do Sul: Edusc, 2003.

COSTA, P.C. **Unidades conservação** - matéria prima do ecoturismo. Série Turismo. São Paulo: Aleph, 2001.

EMBRATUR, Instituto Brasileiro de Turismo. **Manual de ecoturismo**. Brasília, maio 1994.

\_\_\_\_\_. **Oficina Nacional de Turismo Rural**. Relatório de Oficina Brasília: abril de 2001

LIMA, L. O planejamento regional ajuda o turismo? *In. YÁZIGI, E.; CARLOS, A.; CRUZ, R. Turismo: espaço, paisagem e cultura*. São Paulo: Hucitec, 2002.

MAGRO, T. C. **Impactos do uso público em uma trilha no planalto do Parque Nacional de Itatiaia**. São Carlos, 1999. 135 p. Tese (Doutorado), Escola de Engenharia de São Carlos – universidade de São Paulo.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Regulamentação, normalização e certificação em turismo de aventura. Relatório Diagnóstico**. Brasília, 2005.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Diretrizes para o desenvolvimento do turismo rural no Brasil**. Secretaria de Políticas de Turismo. 2003

PIRES, P. S. **Dimensões do ecoturismo**. São Paulo: ed. Senac São Paulo, 2002.

RUSCHMANN, D. V. **Turismo e planejamento sustentável: a proteção do meio ambiente**. Campinas – SP: Papirus, 1997.

SERRANO, C. M. T. Uma introdução à discussão sobre turismo, cultura, e ambiente. *In:\_\_\_\_\_*. **Viagens à natureza – turismo, cultura e ambiente**. Campinas, SP: Papirus, 1997.