

EL PAISAJE DE LA CARRETERA INTERPRAIAS EN BALNEARIO CAMBORIÚ (SANTA CATARINA, BRASIL) SEGÚN LA PERSPECTIVA TURÍSTICA DE LAS CARRETERAS PARQUES

Josildete Pereira de Oliveira*

Paulo dos Santos Pires**

Luciano Torres Tricárico***

Simone Tomasulo****

Universidade do Vale do Itajaí

Balneário Camboriú - Brasil

Resumen: Este artículo se originó a partir de una investigación financiada por el Consejo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico (CNPq - Brasil) durante el año 2008 hasta el año 2010. La investigación tuvo como objetivo estudiar el proceso de transformación de la carretera Interpraías, una zona turística en la ciudad de Balneario Camboriú (SC – Brasil). El objetivo principal de este estudio fue analizar los cambios en el lugar y el paisaje que rodea la carretera como consecuencia del desarrollo del turismo en la región. La investigación es cualitativa y cuantitativa, de carácter exploratorio. Para la interpretación se consideró como base la documentación, la revisión de la literatura y los datos recogidos en el campo. Teniendo en cuenta que el tema es todavía poco explorado en la producción científica de Brasil, el aporte teórico y metodológico aquí desarrollado también puede contribuir a nuevas posibilidades metodológicas. El análisis incluyó temas relacionados con el paisaje, las carreteras parque y el espacio turístico. Los resultados mostraron que la región de la carretera Interpraías tiene un potencial atractivo natural, desde la perspectiva del uso turístico de las carreteras parque, que puede sugerir una forma alternativa de desarrollo.

PALABRAS CLAVE: turismo, carreteras parque, áreas protegidas, transformación del paisaje.

Abstract: The Landscape of the Surrounding Highway Interpraías in Balneário Camboriú (Santa Catarina, Brazil) from the Tourist Perspective of Park Roads. This article was originated from a research funded by the National Council for Scientific and Technological Development (CNPq, Brazil) during 2008 to 2010. This research is taken from a wider study that focuses on the process of transformation that occurred following the implementation of the Interpraías Road, a tourism corridor in the municipal district of Balneário Camboriú, Santa Catarina, Brazil. The main objective of the study was to analyze the changes that have taken place in the landscape surrounding the Interpraías road, as a result of tourism development in the region. The research is qualitative, quantitative and exploratory, with a document and bibliographic review and collection of field data. Considering that the

* Graduada en Arquitectura y Urbanismo por la Universidad Federal da Bahia (UFBA), Salvador, Brasil; Máster en Naturaleza, Medioambiente y Sociedad por la Université de Caen Basse (Normandía, Francia); y Doctora en Geografía por la Université de Caen Basse (Normandía, Francia). Es profesora e investigadora de la Universidad do Vale do Itajaí (UNIVALI, SC, Brasil) y Coordinadora del equipo de investigación del Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). E-mail: joliveira@univali.br

** Graduado en Ingeniería Forestal y especialista en Sensoriamento Remoto y Fotointerpretación por la Universidad Federal de Santa Maria (UFSM), Santa Maria, Brasil; Especialista en Turismo y Hotelería por la Universidad do Vale do Itajaí (UNIVALI); Máster en Ingeniería Florestal por la Universidad Federal do Paraná (UFPR, Curitiba, Brasil), y Doctor en Ciencias por la Universidad de São Paulo (USP), Brasil. Se desempeña como profesor e investigador de la Universidad do Vale do Itajaí (UNIVALI), Balneário Camboriú, Brasil. E-mail: pires@univali.br

*** Master y Doctor en Arquitectura y Urbanismo por la Universidad de São Paulo (USP), Brasil. Se desempeña como profesor e investigador en la Universidad do Vale do Itajaí, Balneário Camboriú, Brasil; y como Coordinador del Laboratorio Aplicado de Paisajismo (LaPa) de la Universidad do Vale do Itajaí (UNIVALI), Balneário Camboriú, Brasil. E-mail: tricarico@univali.br

**** Graduada en Turismo por la Universidad Federal do Paraná (UFPR), Curitiba, Brasil; Especialista en Administración Hotelera por la Universidad Federal do Espírito Santo (UFES), Brasil; Especialista en Planificación Estratégica del Turismo por la Universidad de São Paulo (USP), Brasil; y Master en Turismo y Hotelería por la Universidad do Vale do Itajaí (UNIVALI), Balneário Camboriú, Brasil. Se desempeña como profesora en la Universidad do Vale do Itajaí. E-mail: tomasulo@univali.br

issue is still little explored in scientific production in Brazil, the theory and methodology developed may also contribute to new methodological possibilities. The analysis involved and linked the themes of landscape, park roads and tourism space. The results showed that in the region around the Interpraias road, there are mainly natural attractions that give it prominence, with the perspective of tourism use of the park roads as an alternative form of development.

KEY WORDS: *tourism, park roads, protected areas, transformation of the landscape.*

INTRODUCCIÓN

El entorno de la autovía Interpraias posee características naturales como la vegetación, el agua, las montañas y diversos afloramientos rocosos los cuales conforman el paisaje a lo largo del trayecto de la carretera (Figura 1). Por estar inserta en una unidad de conservación de uso sustentable (Área de Protección Ambiental Costa Brava – APA Costa Brava), el turismo en la región se caracteriza por los atractivos naturales preservados. La explotación del ecoturismo podría ser ampliamente difundida, dadas las condiciones naturales para la actividad; sin embargo, la región aún no explota de forma satisfactoria el turismo.

Figura 1: Localización de la ciudad de Balneario Camboriú (SC)



Fuente: Google Earth (2004) Organización: Rodrigo Augusto Fornara

Aunque no se ha sido explotado, el turismo proporciona beneficios que están directamente relacionados con la preservación ambiental, conforme expone Simi (2002: 43) *el área de la Costa Brava presenta una mejora de la cubierta vegetal, debido a la sustitución económica de la agricultura extensiva y la extracción de rocas por el turismo* mostrando que en una escala cronológica los cambios en términos de la preservación de la vegetación son notorios sólo en función de la implementación de una mayor explotación de la actividad turística en la región.

En la explotación turística de la carretera Interpraia el paisaje natural preservado desempeña una importante función de atracción para los turistas. Diversos autores abordan la temática y Cerro (1993: 137) afirma que:

[...] el turismo es una actividad que está totalmente identificada con el medioambiente, incluso, es definido como la “industria del paisaje” a partir del abordaje que considera que los componentes naturales de un destino son los atractivos turísticos y los elementos que configuran el paisaje, juntamente con los aspectos artificiales contruidos por el hombre, como la oferta de infraestructura básica y recreativa tanto para la población como para los visitantes.

Sobre la consideración del turismo como “industria del paisaje”, se observa la necesidad de que el desarrollo de esta actividad sea sustentable, o sea que el paisaje debe ser trabajado como un patrimonio cultural del destino donde los aspectos como la preservación (ecológica, estética y cultural) deben ser fundamentales. Conforme aborda Yazigi (1999: 134) *es preciso tener muy claro que el paisaje interesa antes a sus propios habitantes y que sólo en una relación de estima de ellos con el mismo, se despertará el interés de los transeúntes, visitantes y turistas* señalando la importancia de la valoración de los paisajes de un destino junto a la propia comunidad local para que puedan presentarse como un atractivo turístico singular.

A partir de las cuestiones establecidas por este estudio se estableció el siguiente objetivo: analizar la calidad visual del paisaje de Interpraia a partir de una perspectiva turística enfocada en el concepto de carretera parque y en el marco legal de las áreas protegidas.

El paisaje del entorno de la carretera Interpraia agrega las características citadas arriba por ser considerado, según Simi (2002: 01) *como el principal patrimonio ecológico del municipio, conteniendo un área significativa de preservación natural*” y teniendo, así, condiciones para la explotación turística sustentable.

La carretera Interpraia posee potencial para transformarse en una carretera parque, que se suma al conjunto territorial del litoral sur del municipio configurándose por sí solo en un espacio turístico. Sus características escénicas, el flujo de visitantes que recibe y los patrimonios naturales y culturales que pueden ser observados a lo largo de la misma la configuran como una potencial carretera parque.

El principal valor que se le atribuye es el de su belleza escénica y paisajística que la caracteriza como una importante inductora de la preservación ambiental y del patrimonio cultural que el paisaje representa. La definición presentada se condice con la realidad de la carretera en estudio según los resultados presentados en base a los datos de la investigación de campo. Las carreteras parque pueden ser importantes inductoras de la preservación de las áreas donde se insertan a partir de una debida planificación y manejo del uso de esas áreas. Para el uso turístico algunos autores establecen

que la cuestión sigue otro objetivo aunque continúa siendo importante para la preservación ambiental. Dourojeanni (2003: 17) señala que *la conservación de la naturaleza en las márgenes de la carretera tiene esencialmente un fin estético y no tanto un fin típicamente ambiental* al exponer que las condiciones generales del uso turístico de las carreteras parque de Brasil están directamente ligadas a la observación del paisaje preservado.

El análisis procuró explorar la calidad visual del paisaje de esa autovía del litoral que une la ciudad de Balneario Camboriú con varias localidades instaladas al sur del municipio y se extiende hasta la BR 101 en el límite con el municipio de Itapema. En total tiene 16,5 kilómetros de extensión a lo largo de los cuales se ubican las playas de Laranjeiras, Taquaras, Taquarinhas, Pinho, Estaleiro y Estaleirinho, y Mato Camboriú con sus respectivas poblaciones.

El abordaje del tema se apoyó en tres elementos principales: a) la existencia de autovías y carreteras cuyo trazado y entorno visual les confieren características intrínsecas de rutas contemplativas ante las vistas panorámicas y los atributos escénicos que brindan, aunque no siempre incorporan este potencial en su uso e implementación; b) la existencia de un bagaje legal y técnico concebido exactamente para viabilizar este potencial que es poco conocido y utilizado en Brasil; c) la condición para la aproximación y el abordaje interdisciplinario entre los campos del conocimiento con afinidades entre sí como es el caso de los estudios del paisaje, de las áreas legalmente protegidas y del turismo desarrollado sobre bases sustentables.

El análisis de la calidad del paisaje caracterizado por la oferta y el perfil de la demanda turística busca el potencial de la autovía Interpraia para consolidarse como carretera parque y espacio turístico, por lo tanto los instrumentos para la investigación de campo fueron la encuesta y la ficha de evaluación (aplicados a los visitantes de la carretera parque).

MARCO TEÓRICO-METODOLÓGICO

La base teórica abordará los principales ejes temáticos de la investigación a fin de presentar los parámetros que centran las ideas de este estudio. Se buscó comprender el paisaje y sus relaciones con el turismo y con las carreteras parque (corredores turísticos) que se configuran como una categoría del espacio turístico. Considerando que el tema ha sido aún poco explorado en las producciones científicas de Brasil, especialmente en el área del conocimiento de turismo, este aporte teórico-metodológico podrá contribuir al debate sobre la pertinencia de las carreteras parque como áreas protegidas y de interés turístico.

Carretera parque y turismo

El término carreteras parque posee diferentes definiciones presentadas por los diversos actores que están involucrados en su creación y desarrollo en diferentes países. Algunos presentan mayor

énfasis en el estudio de los beneficios de las carreteras parque para la protección de los ambientes naturales por medio de las visitas turísticas sustentables, siendo éste uno de los usos más comunes de esas carreteras. Desde el punto de vista conceptual, la carretera parque es definida como:

[...] *una clasificación especial para las autovías y carreteras localizadas en áreas de exuberancia escénica y de relevante interés patrimonial sean naturales, ambientales, arqueológicas, culturales o paisajísticas que pueden ser declaradas como áreas protegidas o especialmente protegidas* (Fundação SOS Mata Atlântica, 2004: 52).

Así, el concepto que atraviesa las diversas definiciones es el de que las carreteras parque poseen esta denominación porque no responden a una infraestructura vial común sino que a lo largo de su recorrido se caracterizan por los aspectos singulares del paisaje en términos naturales, arqueológicos, culturales e históricos, además de poseer otras características propicias para las actividades de recreación y presentar una alta calidad escénica (Nacional Scenic Byways Program, 2009).

En este sentido, Da-Ré & Arcari (1998; citados por Dutra, 2008) coinciden con esta definición argumentando que la carretera parque es un parque lineal de alto valor educativo, cultural, recreativo y panorámico que procura proteger las franjas de tierra en algunos tramos o en la totalidad del recorrido sea de caminos, carreteras o vías de acceso estableciendo límites con vistas a la protección de sus características y del medioambiente.

En Brasil, la referencia oficial de mayor alcance sobre las carreteras parque proviene de la *Portaria Interministerial* de los Ministerios de Turismo y Medio Ambiente nº 282 (Brasil, 2008) que determina normas en el proceso de formulación del proyecto e implementación de las carreteras parque en el territorio nacional. La *Portaria* considera, en base al concepto del Decreto Estadual nº 40.979/2007 de Rio de Janeiro, que las carreteras parque son (Brasil, 2008):

El tramo de la autovía que, incluido en una unidad de conservación federal, posee características que compatibilizan su uso con la preservación de los ecosistemas locales, la valoración del paisaje y de los elementos culturales; y fomenta la educación ambiental, el turismo consciente, la recreación y el desarrollo socioeconómico de la región donde se inserta.

Esta definición revela el carácter turístico de la carretera parque al insertar en su concepto el fomento de la actividad turística sustentable capaz de promover el desarrollo socioeconómico del lugar teniendo en cuenta la preservación del entorno de la carretera, la recreación y la educación ambiental, o sea, el turismo consciente.

En algunos países las carreteras parque constituyen parte de las áreas protegidas con el objetivo de permitir las visitas a esos lugares de preservación ecológica y cultural, mientras otros consideran

que la finalidad principal es proporcionar ocio y recreación a los visitantes. En Estados Unidos y Canadá integran los sistemas de parques federales y poseen la misma importancia que otras unidades de conservación evidenciando pequeñas diferencias que las hacen particulares y únicas en su concepto, objetivos y usos. Los usos abordados por estos dos países incluyen la preservación del ambiente natural y las cualidades escénicas del paisaje con el objetivo de promover las visitas turísticas.

En Estados Unidos, los llamados *parkways* son regulados por el *National Park Service* (Servicio Nacional de Parques), responsable por las cuatro principales carreteras parque del país. El *National Parks Conservation Association* (2009) americano presenta el siguiente concepto para las carreteras parque: *son carreteras construidas de manera de proteger y hacer posible que las personas aprovechen la belleza escénica y los puntos históricos interesantes a lo largo de la ruta.*

La República Dominicana incluyó las carreteras en su Informe de Estrategias para Reducir la Pobreza, priorizando el desarrollo sustentable que las carreteras parque pueden impulsar. El informe fue preparado por los equipos del Banco Mundial y el FMI (Fondo Monetario Internacional, 2006: 48) y presenta las directrices de República Dominicana para el año 2010 atribuyendo un valor considerable al desarrollo sustentable del turismo, con la visión de que:

El turismo sustentable enriquece la vida de todos los ciudadanos por medio de la creación de oportunidades económicas, sociales y culturales, protegiendo los recursos naturales y escénico y las herencias culturales del país, nutriendo el compromiso de la comunidad con el turismo a nivel sustentable por medio de la creación de carreras para la población joven de República Dominicana.

En Canadá, también se destaca la existencia de programas bien desarrollados por el propio gobierno y el organismo regulador de los parques nacionales, *Parks Canada*, para la organización del uso turístico de las carreteras parque. Ofrece desde señalización interpretativa del ambiente cultural, de flora y de fauna hasta circuitos difundidos en los sitios de las carreteras parque y *Parks Canada* con los senderos, actividades y servicios que pueden ser encontrados en cada carretera parque (Parks Canada, 2009). Los Planes de Manejo de las carreteras parque en Canadá presentan recomendaciones y normativas para el uso turístico con el mínimo impacto sobre el ambiente, límites de velocidad, uso estacional de la carretera y las zonas de “preservación especial” del patrimonio arqueológico. Así, se adoptan importantes medidas que contribuyen al carácter conservacionista de las carreteras parque y permiten las visitas turísticas con el mínimo impacto en el ambiente contribuyendo al desarrollo del turismo sustentable (Parks Canada, 2009).

En algunos países el uso turístico de las carreteras parque es ampliamente conocido y utilizado por la población como una opción para realizar actividades al aire libre. Los países que se destacan son Estados Unidos y Canadá que poseen una historia de perfeccionamiento del desarrollo turístico

de sus carreteras parque y han establecido la base de las actividades turísticas que se desarrollan en estas carreteras.

En Canadá se destaca la importancia de las carreteras parque como atractivos turísticos a partir del propósito de ser el camino hacia áreas protegidas y lugares de alta calidad escénica. En este contexto, el uso turístico en Canadá es ampliamente difundido por los organismos gubernamentales responsables por las áreas protegidas a las cuales se accede a través de las carreteras parque con áreas de acampe, de pic-nic, senderos, miradores para contemplar el paisaje y actividades que componen la oferta de los circuitos específicos en las carreteras parque (Parks Canada, 2009).

Las medidas para reducir los impactos de las visitas turísticas también pueden ser observadas en Canadá, como el cierre de algunas carreteras parque en invierno con el objetivo de reducir costos de mantenimiento, o la restricción de las visitas turísticas respetando la capacidad de carga de los destinos (Parks Canada, 2009).

En Estados Unidos, el Programa Nacional de Carreteras Escénicas (Us Department of Transportation, 2009) pose la misión de *proveer a las comunidades de las carreteras escénicas de recursos para crear una experiencia turística única y aumentar la calidad de vida local por medio de esfuerzos para preservar, proteger, interpretar y promover las cualidades intrínsecas de esas carreteras*. Así, este programa queda configurado como un inductor del desarrollo sustentable por medio de la organización de la comunidad en cuanto al uso de las carreteras escénicas o carreteras parque para visitas turísticas. En este sentido, las actividades para los visitantes sugeridas por el Programa Nacional de Carreteras Escénicas (Us Department of Transportation, 2009) van desde los deportes como ski, golf, caminatas y senderos de bicicleta, visitas a museos y lugares históricos hasta observación de la vegetación colorida del otoño y de los pájaros, entre otras.

Por lo tanto, en el escenario mundial se verifica que las carreteras parque son consideradas áreas de protección y su uso es volcado al turismo sustentable con el fin de fomentar la actividad turística en las regiones donde están insertas. En Brasil, el uso volcado al turismo de las carreteras parque está relacionado con los aspectos de motivación de la visita y los objetivos de implementación de estos están ligados a los aspectos paisajísticos de la localidad. Conforme a lo señalado anteriormente, las carreteras parque pueden ser importantes inductores de la conservación de las áreas donde se insertan, a partir de la debida planificación y manejo del uso de esas áreas.

No obstante, algunas experiencias de uso turístico en Brasil, evidencian cierta preocupación más allá de la conservación paisajística destacada por Dourojeanni (2003) como por ejemplo dos carreteras parque implementadas y controladas por la Fundação S.O.S. Mata Atlântica (2004: 52) que fueron establecidas por esta institución como Museos Permanentes del Recorrido. El objetivo de los mismos es *unir la preservación ambiental al desarrollo sustentable de la región, a través del fomento del ecoturismo y las actividades de educación ambiental, de recreación y culturales* de forma de

valorar el uso turístico sustentable de las carreteras parque. Este objetivo es relevante para la implementación de carreteras parque en localidades donde la actividad turística pueda ser una herramienta de desarrollo económico y de preservación ambiental y cultural.

En la práctica, el uso turístico de las carreteras parque en Brasil posee un carácter contemplativo y recreativo ligado a la realización de actividades en ambientes naturales que proporcionen bienestar, tranquilidad y contacto con la naturaleza. Uno de los ejemplos existentes en Brasil puede citarse en los municipios de Guarujá y Bertioga, en el litoral de San Pablo, en un escenario que sufría con la existencia de viviendas irregulares, comunidades antiguas y tradicionales y la depredación del patrimonio de gran valor. La Fundação S.O.S. Mata Atlântica (2004: 24-25) asegura que *el elemento integrador que permitió la articulación entre los diversos actores de la región para conservar sus patrimonios y valorar la cultura y los potenciales turísticos y ecoturísticos del lugar* fue la creación de la carretera parque uniendo los dos municipios.

La Fundação S.O.S. Mata Atlântica (2004) resalta que *la implementación de esa carretera parque pasó a ser el instrumento de sensibilización, adhesión y participación de las comunidades y de los actores locales*, o sea que la estructuración de la carretera para el uso turístico también aportó beneficios a la comunidad local lo que caracteriza la sustentabilidad proporcionada por la gestión del uso turístico de las carreteras parque.

El uso turístico de las carreteras parque indica la importancia de la permanente conservación de los aspectos escénicos y ambientales de las áreas donde se insertan, para que exista sustentabilidad ambiental y cultural en esas áreas; y también la importancia del flujo de visitantes que desea encontrar este patrimonio preservado.

Los protocolos metodológicos de este estudio, a veces simultáneos y no necesariamente consecutivos, fueron: recolección de los datos bibliográficos y documentales e investigación de campo que englobó varias etapas, de las cuales se pueden citar la observación del ambiente con el registro de las variables en el diario de campo y en la base cartográfica del ambiente: geometría de la carretera, uso del suelo, infraestructura, equipamientos, señalización, perímetro de la APA Costa Brava e identificación y enumeración de los impactos ocurridos previo a la caracterización actual del paisaje. El registro se realizó en fichas de evaluación a cargo del equipo de investigadores. Una segunda etapa de análisis del ambiente construido fue la aplicación de una encuesta con una pregunta filtro: ¿Usted ya recorrió o conoce toda la carretera Interpraia?

En una tercera etapa se realizaron entrevistas a personalidades vinculadas al objeto de la investigación. La cuarta etapa estuvo dedicada al mapeo de la configuración actual del paisaje con observación y registro de las variables en la base cartográfica: geometría de la carretera, uso del suelo, infraestructura, equipamientos, señalización, perímetro de la APA Costa Brava e identificación y enumeración de los impactos ocurridos antes de la caracterización actual del paisaje. En la quinta

etapa se realizó una encuesta para completar el análisis sobre la oferta turística y el perfil de la demanda en el área que abarca el corredor turístico de la carretera Interpraia. Finalmente, se analizaron todos los cruzamientos de estos datos descriptos.

CALIDAD VISUAL DEL PAISAJE EN EL ÁREA DE LA CARRETERA INTERPRAIAS

Percepción del paisaje del entorno de la carretera Interpraia

Conforme se puede observar en el Cuadro 1, el principal motivo de visita a la carretera Interpraia mencionado por el 74% de los encuestados, fue la visita a las playas. La observación del paisaje fue indicada por el 58% de los participantes como el segundo motivo por el cual visitar la carretera. La tercera motivación indicada (28%) fue la de ir a trabajar (las personas que trabajan en los comercios de la región). En cuarto lugar, el 16% de las personas dijo que visita la carretera para practicar deportes, destacando el ciclismo. La observación de fauna fue mencionada por el 10% de las personas, en la quinta posición. Un aspecto interesante fue la mención, por parte del 5% de los encuestados, de un elemento que no estaba entre las opciones de respuestas, el acceso que permite la carretera a diversas localidades de la región de la Costa Brava.

Cuadro 1: Motivos de la visita

Motivo de la visita a la carretera Interpraia en escala creciente:	
1º (74%)	Visita a las playas
2º (58%)	Paisaje
3º (28%)	Trabajo
4º (16%)	Práctica de deportes (caminata, surf, cicloturismo, etc)
5º (10%)	Observación da fauna
6º (5%)	Acceso

Fuente: Investigación de campo (2010)

En cuanto a la evaluación de la carretera Interpraia por parte de los participantes (Cuadro 2), los indicadores positivos resaltaron el estado de conservación de la autovía, el estado de conservación de las áreas naturales y la limpieza pública, considerados como “buenos” en toda la carretera. Los indicadores negativos hicieron referencia a la ausencia de animales silvestres en las áreas naturales y al servicio de transporte público. También se indicaron como estructuras regulares las que recibieron tanto indicaciones positivas como negativas, pero obtuvieron representatividad de la percepción negativa y necesitan atención.

Se cree que el pavimento de la vía es de buena calidad en comparación con otras vías públicas, ya que el 91% de los participantes evaluó el estado de conservación de la vía como positivo. En relación a las áreas naturales, si bien el 49% de las personas indicó la opción “bueno” en vez de la opción “óptimo”, la percepción del 74% de las personas de que el estado de conservación de las

áreas naturales es “bueno” u “óptimo” es un resultado bastante positivo que señala la integridad de las áreas naturales que se mantienen a pesar de las grandes presiones de la ocupación del suelo y del aumento de la actividad humana en la región.

Cuadro 2: Evaluación de la Carretera Interpraías

Evaluación de la Carretera Interpraías:	Positiva		Negativa	
	Regular			
	O Óptimo	B Bueno	+/- Neutral	N Negativo
Estado de conservación de la carretera	25	55	06	02
Estado de conservación de las áreas naturales	22	43	16	07
Presencia de animales silvestres	01	11	07	68
Limpieza pública	14	54	10	10
Señalización turística	09	44	15	20
Transporte público	01	14	03	22
Servicios de apoyo (alimentación, ocio, sanitarios, etc)	06	38	20	19
Obs: Regular - estructuras que poseen una alta indicación negativa a pesar de que la mayoría es positiva.				

Fuente: Investigación de campo (2010)

La limpieza pública en la carretera fue considerada “buena” u “óptima” por el 77% de los encuestados, lo que indica en un primer momento la satisfacción de los visitantes con el servicio prestado. En cuanto a la presencia de fauna y al servicio de transporte público, las opiniones fueron negativas e indicaron la necesidad de lineamientos o recomendaciones para que se tomen medidas rápidas para mejorar el servicio de transportes y restablecer el equilibrio ecológico para mantener la vida silvestre de la región.

Los servicios de apoyo y señalización turística fueron apuntados como regulares y obtuvieron una representativa cantidad de indicaciones negativas por parte de 39 y 35 personas respectivamente, de un total de 88 encuestados; aunque obtuvieron una evaluación positiva representada respectivamente por 44 y 53 encuestados de un total de 88. En tanto que, si no se tomara ninguna medida preventiva en relación a la mejora de esos aspectos se afirma que en breve ellos también entrarían en el cuadro de estructuras consideradas negativas lo que sería indeseable para la promoción de la región en términos de atraktividad turística. Esta información se puede ver en el Cuadro 2 que presenta en valores absolutos las evaluaciones de los encuestados.

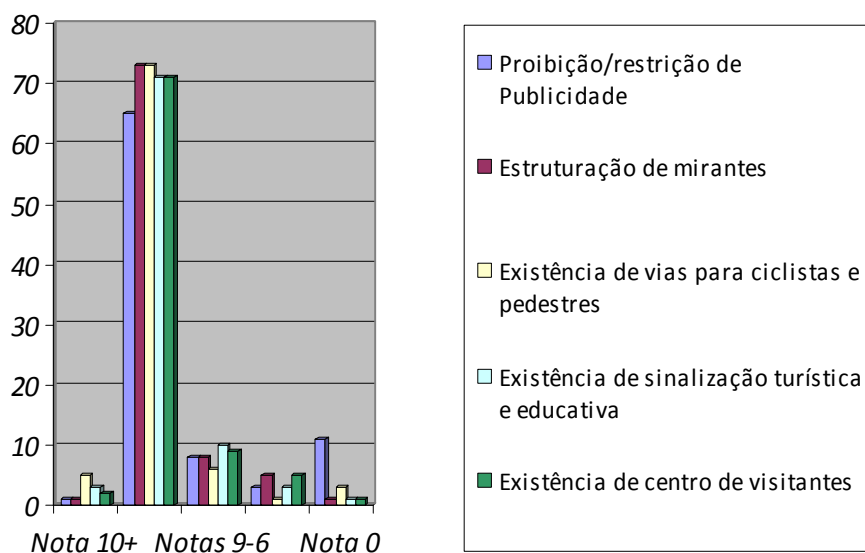
A los participantes también se les preguntó sobre el grado de importancia que atribuyen a determinados aspectos que la carretera Interpraías no presenta (o presenta de forma insatisfactoria). Se trata de los criterios específicos para que la Interpraías sea una carretera parque. En este sentido, los indicadores demostraron esta percepción de los visitantes y pobladores locales: la

prohibición/restricción de publicidad a lo largo de la autovía fue indicada por el 12,5% de las personas con la menor nota en la escala de valor (nota 0) y también presentó la menor cantidad de encuestados (75%) que atribuyeron la mayor nota (nota 10), correspondiendo al elemento considerado menos importante por los visitantes. Estos datos pueden ser observados en el Gráfico 1.

La mayor incidencia de respuestas (89%) de alto valor de importancia (notas 10 y 10+) y la menor incidencia de respuestas (3,4%) de bajo valor de importancia (nota 0) fueron para la existencia de vías marginales para ciclistas y peatones en la carretera. Estos índices indican el alto grado de atraktividad de la carretera para la práctica de deportes, principalmente el ciclismo y las caminatas.

Los miradores y paradores con espacio para estacionamiento, ocio, alimentación, etc.; a lo largo de la autovía ocupan el segundo lugar en la escala de importancia atribuida por los participantes. Fueron indicados por el 84% de las personas con la máxima nota de valor (10) y el menor índice (1%) de notas mínimas (0). De igual manera, la existencia de señalización turística y educativa fue indicada por el 84% de las personas como muy importante (nota 10) y con un porcentaje bajo (2%) de notas mínimas (nota 0). La existencia de centros de visitantes y puestos de información turística fueron las variables consideradas por el 83% de las personas como una medida muy importante (nota 10) y sólo el 2% de las personas consideró que no es importante este tipo de servicio para los visitantes (nota 0). El Gráfico 1 muestra esos resultados y pone en evidencia las “notas 10”, que atribuyen la máxima importancia a los aspectos cuestionados.

Gráfico 1: Escala de importancia de los aspectos de la Carretera Parque



Fuente: Investigación de campo (2010)

La investigación reveló que algunas personas no consideraron importante que haya una prohibición/restricción de publicidad a lo largo de la vía para evitar la contaminación visual y la obstrucción de las vistas. Si bien un número explícito de personas consideró que la publicidad no debería estar prohibida/restringida, la mayoría (75%) consideró muy importante que exista esa prohibición, enfatizando que debería hacerse de forma de no perjudicar las comunicaciones, considerando la necesidad de crear reglas que no permitan la obstrucción del paisaje. Queda claro, por lo tanto, que las personas consideraron importante no obstruir el paisaje. Aunque la prohibición y restricción deben ser bien planeadas a fin de evitar perjudicar la promoción de emprendimientos, así como la señalización dirigida a la preservación del paisaje a lo largo de la autovía.

El atractivo de la autovía Interpraías para el cicloturismo y las caminatas es una realidad del uso turístico de la carretera. En base al resultado obtenido, el mayor valor de importancia fue atribuido a la existencia de vías marginales para ciclistas y peatones. También se evaluaron aspectos relacionados con los equipamientos de la carretera que no existen o son incipientes. Estos aspectos son algunas de las características que deben existir en el trayecto escénico y a lo largo de la carretera para implementar una carretera parque.

Rescatando los datos de los motivos para visitar la carretera, el 16% eligió la carretera para practicar deportes; y de estas personas, el 28% indicó la práctica de deportes como el primer motivo para la visita a la carretera Interpraías. Ésta está incluida en diversos circuitos de cicloturismo y se han realizado eventos como el Encuentro Nacional de Cicloturismo y Aventura, el Cross Country Interpraías (realizado todos los años desde 1999), el Circuito de Cicloturismo Costa Verde y Mar, además de los campeonatos mundiales de bodyboard, como el Katherine Melo Bodyboarding Pro 2009 en las playas a las cuales se accede por la carretera.

Hay que destacar que las personas consideraron muy importante la estructura de los miradores y este es el aspecto que más involucra a la comunidad local por la generación de empleo y el retorno económico que esas implementaciones permiten a la región de la Interpraías. Algunas personas dijeron que debían permitirse solo los miradores naturales ya existentes en la carretera, o sea, los puntos prominentes que ya poseen espacio para estacionar aunque de manera no planificada. Estas personas agregaron que no les gustaría que las áreas naturales fueran degradadas para construir nuevos miradores.

La localización adecuada y la planificación de los miradores son medidas necesarias para viabilizar la carretera parque; además de ser una necesidad de la carretera como se observó en este análisis, en el cual la opinión de los visitantes atribuye un valor alto a la existencia de dichos puntos. De esta forma, es fundamental el cambio con el objetivo de aumentar el atractivo de la carretera y fomentar el turismo en la región.

De modo semejante, la señalización turística obtuvo el mismo grado de importancia de los miradores. La existencia de señalización turística y educativa fue apuntada anteriormente, ya que el 40% de los participantes indicaron la señalización turística de la carretera como un aspecto negativo. Lo que los datos obtenidos sugieren es una recalificación de la señalización turística y la introducción de una señalización educativa, en el sentido de informar a los visitantes de los objetivos de protección ambiental de la región de la APA Costa Brava.

Los pobladores también se beneficiarían de esta medida dado que las placas educativas contribuyen al desarrollo de una consciencia ambiental y contribuyen a estimular el sentimiento de cuidado de su comunidad ya que a los turistas se los incentiva a actuar de esta forma. Así, la señalización turística se torna fundamental tanto como la existencia de puestos de información y centros de visitantes, teniendo en cuenta la extensión y la cantidad de atractivos que ofrece la carretera.

Nuevamente, tomando como base los criterios de la carretera parque, es necesario implementar los llamados *zoopassagens* (pasajes de fauna) a lo largo de la autovía Interpraías. Los pasajes de fauna tanto aéreos como subterráneos permiten el intercambio genético de las especies, aumentando su población, manteniendo el equilibrio ecológico del ambiente natural y evitando atropellamientos y accidentes con quienes frecuentan estos lugares.

Resulta fundamental entender que con la regularización de estas situaciones estará más protegido el ambiente como un todo y los recursos naturales estarán más conservados proporcionando un atractivo singular a los visitantes en vez de que encuentren espacios depredados que los hagan decidir a no regresar a la región y a hacer una publicidad negativa en sus entornos sociales.

El análisis considera en el cómputo general que el contacto con las playas es realmente uno de los motivos principales de visita, teniendo en cuenta que la carretera es el principal acceso a las mismas y para algunas es el único acceso. No obstante, esta respuesta sufrió la influencia del lugar de aplicación de la investigación, pues gran parte de los abordajes fue realizado exactamente en la franja de arena de las playas.

Finalmente, el análisis constató que los aspectos del paisaje que más agradan a los visitantes son las playas y la vegetación, con la misma proporción de respuestas (27% para cada aspecto), según las cuales estos elementos obtuvieron los mayores valores de importancia en el paisaje. Las indicaciones de que el mar es el elemento más atractivo del paisaje fueron presentadas por el 25% de las personas, evidenciando que esos tres aspectos fueron los más destacados como atractivos del paisaje a lo largo de la carretera.

El hecho de que el elemento vegetación haya sido destacado por el 26% de los participantes, ubicándolo en el segundo lugar de importancia en lo que se refiere a los aspectos del paisaje que son más agradables, resulta relevante debido a que la clasificación de este aspecto se constituye en un atractivo común a la mayoría de los visitantes. El Cuadro 3 presenta en orden decreciente de importancia los principales aspectos del paisaje citados por los visitantes.

Cuadro 3: Orden de importancia de los aspectos del paisaje

Aspectos del paisaje a lo largo de la carretera Interpraias, que más agradan a los visitantes, en orden decreciente de importancia:	
1° (27%)	Vegetación
2° (27%)	Playas
3° (25%)	Conjunto (vegetación+mar+montañas)
4° (1%)	Otros

Fuente: Investigación de campo (2010)

El último conjunto de preguntas fueron abiertas y abordó la opinión de las personas sobre el paisaje y sus elementos. El objetivo fue definir los aspectos positivos y negativos a lo largo del trayecto que más les llamó la atención. A pesar de ser preguntas abiertas, fue posible establecer los porcentajes para cada elemento por el hecho de que las respuestas fueron semejantes a los aspectos que habían sido abordados anteriormente. De esa forma sólo fueron sustituidas por los términos técnicos a los que correspondían como vegetación, playas, montañas, conjunto de elementos y vista panorámica. Las otras indicaciones obtuvieron un porcentaje poco representativo.

La vegetación se destacó en la opinión del 53% de los participantes que la consideraron entre el primero y el segundo elemento más importante y agradable del paisaje con mayor indicación en el primer lugar en orden de importancia. Esto configura el carácter natural de protección ambiental de la carretera, ya que la vegetación es indicada por los visitantes como un elemento de atraktividad debido a la calidad del paisaje que ofrece.

De esa forma, el interés por la vegetación por parte de la mayoría de las personas evidencia la importancia de preservarla; como por ejemplo Praia de Taquarinhos que presenta el paisaje vegetal más preservado a lo largo de toda la carretera. Es clara, entonces, la necesidad de preservar las características de esta playa por el paisaje que ésta propicia a los visitantes. Además, conforme a lo expuesto anteriormente, la observación del paisaje es el segundo motivo indicado por los participantes para visitar la carretera y si la vegetación es considerada un elemento singular en este paisaje se configura como uno de los principales atractivos de la región.

Considerando todas las indicaciones, como ya se adelantó, la vegetación fue el elemento del paisaje indicado como el principal, seguido del elemento visual de las playas (46%), considerado como el segundo más importante y agradable del paisaje. Estos datos evidencian la alta calidad escénica de la carretera y los elementos que contribuyen para esto, debido a que las respuestas eran

abiertas, posibilitando obtener una clara definición sobre la representatividad de los elementos en el paisaje (Cuadro 3).

A pesar de que el paisaje fue el segundo más indicado como motivo de visita, se recalca que el 19% de los participantes eligió el paisaje como el principal motivo de visita lo que destaca sus características escénicas como un factor singular para un porcentaje representativo de las personas. Hay que subrayar que el 16% de las personas que trabajan en la región dijeron que no es el “trabajo” el principal motivo de visita a la autovía, atribuyendo un mayor valor a los motivos de ocio, como la visita a las playas y la observación del paisaje.

Del grupo de personas que indicaron haber visitado la carretera para practicar deportes, el 28% indicó que ese era el primer motivo para visitar la autovía Interpraia. Dichas indicaciones señalan la importancia de la carretera como lugar para la práctica de deportes, una opción recreativa que puede ser explotada turísticamente de forma de atraer más visitantes, realizando cambios en la carretera para adaptarla mejor a las prácticas deportivas.

Considerando lo expuesto es evidente el atractivo de la carretera Interpraia para la recreación - tanto para los turistas por la posibilidad de acceder a la playa-, contemplar paisajes singulares y practicar deportes, como para los pobladores locales que utilizan la carretera cuando van al trabajo y también en su tiempo libre para recrearse.

CONSIDERACIONES FINALES

La conservación del ambiente natural con sus características primitivas, de la región de la APA Costa Brava y la carretera Interpraia es un elemento de gran atractivo para la región. A partir de la planificación y organización para el uso turístico de la carretera, se torna posible desarrollar el turismo sobre bases sustentables, con el objetivo de potencializar las cualidades de la carretera para el uso turístico, y proveer a la comunidad local de una economía sustentable.

Así, es necesario que se hagan esfuerzos constantes para evitar que decaiga el control de la protección de las áreas naturales pues la degradación ambiental puede ser, en muchos casos, irreversible y suprimir la singularidad del paisaje y los atractivos de la región ocasionando una disminución del atractivo de la carretera.

También podrían realizarse otros esfuerzos con el objetivo de optimizar el potencial de la carretera, además de mejorar la infraestructura básica y turística para facilitar el acceso y atraer la demanda, dando lugar a un turismo organizado sobre bases sustentables.

La organización del turismo sobre bases sustentables en la carretera Interpraia se adecúa al concepto de carretera parque, ya que es claro el atractivo paisajístico de la carretera por su calidad

visual destacada. Los criterios de implementación de la misma fueron expuestos a lo largo del análisis y se refieren a los miradores y paradas ya existentes, la restricción de publicidad a lo largo de la vía, la creación de vías para ciclistas y peatones, la señalización turística y educativa, la instalación de centros de visitantes, la organización del ecoturismo en la región (observación de fauna, práctica de deportes, rescate cultural, circuitos panorámicos, educación ambiental, etc.) y la mejora de los servicios de apoyo, seguridad y transporte público.

La propuesta de implementación de la carretera parque se encuentra con situaciones tales como las medidas de prevención y minimización de los impactos analizados. El análisis permitió concluir que los criterios para la creación de la carretera parque en muchas ocasiones convergen con las necesidades de la carretera Interpauais; y son soluciones viables desde el punto de vista del retorno que pueden aportar en términos de protección ambiental y conservación de la naturaleza, calidad de vida para la población local, generación de empleo, consolidación del turismo en la región y movilidad de la economía.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Brasil (2008) "Portaria Interministerial Nº 282, de 16 de Setembro de 2008". Brasília. Disponível em: <http://p.download.uol.com.br/guia-maua/dt/legislacao_abdir_17_9_08_7.pdf>. Acesso em: 20 set 2009

Cerro, F. L. (1993) "Técnicas de evaluación del potencial turístico." MICYT, Madrid

Dourojeanni, M. J. (2003) "Estradas parque, uma oportunidade pouco explorada para o turismo no Brasil". *Natureza e Conservação – Fundação O Boticário de Proteção à Natureza*, Curitiba, 1: 16-20

Dutra, V. (2008) "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. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/sn/v20n1/a11v20n1.pdf>>. Acesso em 15 ago 2009

Fundação S.O.S Mata Atlântica (2004) "Estrada Parque: conceito, experiências e contribuições". Documento Avulso, São Paulo

Fundo Monetário Internacional (2006) "República Dominicana: relatório de estratégias para redução da pobreza". Relatório Nº. 06/289. Disponível em: <http://imf.org/external/pubs/ft/scr/2006/cr06289.pdf>. Acesso em: 08 set 2009

Nacional Scenic Byways Program (2009) "List of activities". Disponível em: <<http://www.byways.org/explore/activities/>>. Acesso em: 17 nov 2009

National Parks Conservation Association (2009) "Parks visitation figures". Disponível em: <<http://www.npca.org/parks/visitation.html>>. Acesso em: 11 nov 2009

Parks Canada (2009) "Waterton Lakes National Park". Disponível em: <<http://www.pc.gc.ca/eng/pn-np/ab/waterton/activ/activ2/a.aspx>>. Acesso em: 20 out 2009

Simi, R. (2002) “Análise da intervenção do poder público através da construção da Rodovia Interpraías, no processo de urbanização da região da Costa Brava em Balneário Camboriú – SC”. Relatório de Pesquisa de Programa de Bolsa, UNIVALI, Balneário Camboriú

US Department of Transportation (2009) “National scenic road programs”. Disponível em: <<http://www.fhwa.dot.gov/infrastructure/scenichistory.cfm>>. Acesso em: 18 set 2009

Yázigi, E. (1999) “Vandalismo, paisagem e turismo no Brasil”. In: Yázigi, E.; Carlos, A. F. A. & Cruz, R. C. A. (orgs.) Turismo, Espaço, Paisagem e Cultura. Hucitec, São Paulo, pp. 121-148

Recibido el 20 de agosto de 2011

Correcciones recibidas el 07 de noviembre de 2011

Aceptado el 18 de noviembre de 2011

Arbitrado anónimamente

Traducido del portugués