



Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril

# MESTRADO EM TURISMO

Ramo - Planeamento e Gestão em Turismo de Natureza e Aventura

## **Dissertação**

Trilhos de longo percurso: interfaces com a gestão das unidades de  
conservação no Brasil

**Bernardo Issa de Souza**

Estoril, dezembro de 2018

# MESTRADO EM TURISMO

Ramo - Planeamento e Gestão em Turismo de Natureza e Aventura

## **Dissertação**

Trilhos de longo percurso: interfaces com a gestão das unidades de  
conservação no Brasil

**Bernardo Issa de Souza**

Orientador: Professor Doutor Francisco António dos Santos da Silva  
Coorientador: Especialista de Reconhecido Mérito – ESHTe, Pedro de Castro  
da Cunha e Menezes

Dissertação apresentada à Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril para a  
obtenção do Grau de Mestre, tendo como Júri das Provas:  
Professor Doutor Tiago Arruda Ferreira Marques Lopes (Escola Superior de Hotelaria  
e Turismo do Estoril) na qualidade de Presidente do Júri  
Professora Doutora Teresa Paula Domingues da Cunha Bento (Escola Superior de  
Desporto de Rio Maior - Instituto Politécnico de Santarém) na qualidade de arguente  
Professor Doutor Francisco António dos Santos da Silva (Escola Superior de Hotelaria  
e Turismo do Estoril) na qualidade de Orientador

Estoril, dezembro de 2018

Dedico esta dissertação a memória dos meus pais, Leila e José, que se conheceram caminhando nos trilhos da serra do Mar e me ensinaram o amor pela natureza.

## **AGRADECIMENTOS**

Tal e qual os trilhos de longo percurso, este trabalho é fruto de uma longa jornada, que começou há muito, no Brasil. Várias pessoas contribuíram no processo de amadurecimento da decisão de enfrentar o desafio de buscar o aperfeiçoamento em terras estrangeiras, dentre elas o amigo e Coorientador Pedro de Castro da Cunha e Menezes foi fundamental: pelo incentivo, inspiração, ajuda e principalmente pela generosidade e compreensão de que eu poderia deixá-lo nesse período em que estive em Portugal, quando sei que o amigo contava comigo no Brasil. Valeu. Pela mesma atitude generosa agradeço também ao amigo Romulo Mello (*in memoriam*), cuja partida precoce desse mundo dias antes do meu embarque deixou um aperto bem grande no peito. Sorte minha que pude contar com o apoio da família, minha irmã Marta nos primeiros dias e meus filhos, Felipe e Tomás, que logo chegaram trazendo alegria, e foram grandes parceiros enfrentando os desafios com louvor. Explorar e descobrir o mundo junto com eles é a melhor coisa da vida. A minha doce esposa Lara Francischetti, não existem palavras que possam exprimir com precisão o tamanho da minha gratidão, pela cumplicidade, amor, apoio, paciência e carinho nesse período. Além de tudo isso ela foi inestimável, dedicando atenção impecável na revisão dos textos ao longo de todo o período.

Agradeço ao Instituto Chico Mendes pelo crédito e pela oportunidade de desenvolvimento. Esse agradecimento é extensivo a todos os colegas do Instituto que de alguma forma me apoiaram e contribuíram com todo o processo.

Aos colegas e mestres da ESTHE, que com paciência me ajudaram na compreensão dos temas e na adaptação a sistema de ensino. Muito obrigado.

Aos colegas Fábio Faraco, Fábio França e ao Professor Tiago Lopes que contribuíram com a revisão dos questionários, meu muito obrigado.

A Márcio Bittencourt, Bismarque Villa Real, João Lino, Gustavo Tomzhinski, André Cunha, Thiago Haussig, Andrei Veiga, Ivan Amaral, André Scarambone Zaú, Horácio Ernesto Ragucci e Luiz Del Vigna, muito obrigado pela valorosa contribuição, disponibilizando tempo e conhecimento nas entrevistas.

Não consigo deixar de mencionar que esse trabalho só pôde ser realizado da forma que foi por ter contado com a possibilidade de acesso aos artigos e publicações disponibilizados no repositório *online Sci-Hub*. Propriedade intelectual deve ser respeitada, mas é preciso encontrar uma fórmula em que a mercantilização da ciência não limite o acesso ao conhecimento. Só assim a humanidade pôde chegar ao patamar em que se encontra e só assim poderá evoluir. Obrigado Alexandra Asanovna Elbakyan.

Por fim, toda a experiência desde o primeiro contato ainda na fase de sondagem foi extremamente facilitada pelo privilégio de ter como interlocutor o Francisco Silva. Durante o curso e depois, na fase de desenvolvimento e orientação desta dissertação Francisco foi diligente e preciso. Sua atitude inspiradora foi a maior de todas as lições ao longo dessa jornada. A ele e a aos demais agradeço sinceramente.

## ÍNDICE GERAL

<b>Agradecimentos.....</b>	<b>IV</b>
<b>Índice geral.....</b>	<b>V</b>
<b>Índice de figuras .....</b>	<b>VII</b>
<b>Índice de quadros .....</b>	<b>VIII</b>
<b>Resumo .....</b>	<b>IX</b>
<b>Abstract.....</b>	<b>X</b>
<b>Lista de siglas, acrónimos e abreviaturas .....</b>	<b>XI</b>
<b>1 Introdução.....</b>	<b>1</b>
1.1 Enquadramento geral.....	1
1.2 Objetivos.....	2
1.3 Problemática da investigação .....	3
1.4 Abordagem metodológica .....	4
1.5 Estrutura da dissertação .....	4
<b>2 Revisão bibliográfica .....</b>	<b>6</b>
2.1 Turismo e natureza .....	6
2.2 Ordenamento do território e gestão de unidades de conservação no Brasil... 12	
2.3 Ecoturismo e desenvolvimento sustentável nas Unidades de Conservação .. 17	
2.4 Percursos Pedestres (caracterização/tipologias).....	25
2.5 Gestão, desenvolvimento, Planeamento .....	39
<b>3 Benchmarking .....</b>	<b>43</b>
3.1 Seleção de casos.....	43
3.2 Appalachian Trail .....	44
3.3 Rota Vicentina.....	48
3.4 Trilha Transcarioca .....	51
3.5 Conclusões da análise de <i>benchmarking</i> .....	55
<b>4 Metodologia da investigação.....</b>	<b>56</b>
4.1 Abordagem conceitual da investigação .....	56
4.2 Entrevista.....	57
4.3 O questionário da entrevista .....	58
4.4 Aplicação da entrevista .....	59
4.5 Tratamento e análise de informações .....	60

<b>5</b>	<b>Apresentação e análise de resultados.....</b>	<b>61</b>
5.1	Enquadramento das entrevistas.....	61
5.2	Quadro síntese .....	61
<b>6</b>	<b>Conclusões e recomendações .....</b>	<b>75</b>
6.1	Conclusões e recomendações para um sistema nacional brasileiro de trilhos de longo percurso.....	75
6.2	Considerações finais.....	79
6.3	Limitações do estudo e proposta de desenvolvimento .....	80
	<b>Referências bibliográficas .....</b>	<b>82</b>
	<b>Anexos.....</b>	<b>96</b>
	Anexo I .....	96

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1– Do turismo ao ecoturismo .....	11
Figura 2 – Área plantada e produção de soja no Brasil, 1976 a 2017 .....	20
Figura 3 – Evolução da área das unidades de conservação e desflorestamento na Amazônia... 20	
Figura 4 – Avaliação do grau de implementação de UCs na Amazônia.....	21
Figura 5 – Indicadores de implementação de UCs na Amazônia.....	21
Figura 6 – Crescimento da visitação nas unidades de conservação federais .....	23
Figura 7 – Classes do espectro de oportunidades de recreação .....	30
Figura 8 – 12 rotas classificadas como <i>E-Path</i> .....	34
Figura 9 – Sinalização básica e exemplos do padrão de sinalização adaptados a diferentes trilhos ....	37
Figura 10 – Exemplo de aplicação de comunicação de classificação de percursos .....	38
Figura 11 - Trechos da AT sob responsabilidade de cada clube.....	47
Figura 12 – Croqui Rota Vicentina .....	50
Figura 13 - Localização da Trilha Transcarioca .....	52
Figura 14 - Localização dos trechos da Trilha Transcarioca .....	52
Figura 15 - Logotipo da Trilha Transcarioca .....	53
Figura 16: Sistema Brasileiro de trilhos de longo percurso .....	75

## **ÍNDICE DE QUADROS**

Quadro 1 - Tabela consolidada das unidades de conservação brasileira por categoria, esfera e grupo.....	14
Quadro 2 – Matriz de correlação entre o ambiente encontrado, a classe do trilho e o espectro ROS correspondente. ....	30
Quadro 3 – Classificação de trilhos quanto a seu formato e extensão .....	31
Quadro 4 – Relação dos entrevistados e perfil de atuação .....	58
Quadro 5 – Data, hora de início, tempo e método das entrevistas.....	59
Quadro 6 – Síntese das respostas dos onze entrevistados (Q1 e Q2) .....	62
Quadro 7 – Síntese das respostas dos onze entrevistados (Q3 e Q4) .....	63
Quadro 8 – Síntese das respostas dos onze entrevistados (Q5) .....	65
Quadro 9 – Síntese das respostas dos onze entrevistados (Q6) .....	66
Quadro 10 – Síntese das respostas dos onze entrevistados (Q7 e Q8) .....	67
Quadro 11 – Síntese das respostas dos onze entrevistados (Q9) .....	69
Quadro 12 – Síntese das respostas dos onze entrevistados (Q10, 11, 12 e 13) .....	70
Quadro 13 – Síntese das respostas dos onze entrevistados (Q14) .....	72
Quadro 14 – Síntese das respostas dos onze entrevistados (Q15) .....	73
Quadro 15 – Síntese das respostas dos onze entrevistados (Q16) .....	74



## RESUMO

São notórios o potencial do turismo de natureza no Brasil e também o seu baixo aproveitamento económico. No centro desse paradigma, as Unidades de Conservação (UCs) brasileiras são cada vez mais pressionadas a se integrar na dinâmica económica a nível local, regional e nacional.

Este estudo investiga o potencial dos trilhos de longo percurso (TLP) como ferramentas para a promoção do turismo sustentável nas UCs, tendo como objetivo geral a avaliação dos impactes ambientais e económicos dos TLP e suas interfaces na gestão das Unidades de Conservação, como subsídio ao processo de implantação dos TLP no Brasil. O estudo aborda aspetos relacionados ao ordenamento do território e gestão de UCs, ecoturismo e desenvolvimento sustentável nas UCs, e igualmente de gestão, desenvolvimento e planeamento dos TLP.

Para além do levantamento do estado da arte sobre os temas em análise, foi realizada uma análise de *benchmarking* de trilhos considerados de referência a nível internacional. A investigação empírica valeu-se de auscultação por meio de entrevistas aos *stakeholders* ligados ao tema em diversos segmentos.

Conclui-se que os TLP são importantes ferramentas para o ecoturismo, na medida em que podem ter efeitos positivos para a conservação, criam aproximação com a sociedade, ajudam na integração territorial e geram benefícios económicos para as populações envolvidas, podendo representar uma alternativa para destravar o potencial económico adormecido das UCs. O estudo avalia ainda os modelos de gestão dos percursos, e endossa um modelo misto, com participação da sociedade, governo e iniciativa privada, impulsionado por políticas públicas.

Palavras-Chave: Trilhos de Longo Percurso; Ecoturismo; Unidades de Conservação; ICMBio

## **ABSTRACT**

Brazil's nature-based tourism is notorious for its potential as well as for its poor economic outcome. Playing a central role in this paradigm, Brazilian Protected Areas are increasingly urged to integrate the dynamics of economy at local, regional and national levels.

This research investigates the potential of Long Distance Trails as tools for promoting sustainable tourism in Protected Areas. The aim is to evaluate the environmental and economic impacts of Long Distance Trails and its interface with the management of Protected Areas, acting as a contribution to the process of establishing a Long Distance Trail system in Brazil. This study addresses aspects of land-use planning and management of Protected Areas, ecological tourism and sustainable development in Protected Areas, as well as management, development and planning of Long Distance Trails.

Besides the collection of state-of-the-art data regarding the pertinent matters, this research has carried out a benchmark analysis of trails considered as reference at an international level. The empirical investigation was based on interviews with stakeholders connected to the subject in various segments.

The conclusion points to Long Distance Trails as important tools for ecological tourism, due to their power to generate positive effects for conservation, create a bond with society, fuel landscape integration, and bring about economic benefits for the communities involved. It can be a means for triggering the latent economic potential of Protected Areas. The research also evaluates models for trail management, and endorses a mixed model involving society, Government and corporations, supported by public policies in its initial phases.

Key words: Long Distance Trails; Ecotourism; Protected Areas; ICMBio

## LISTA DE SIGLAS, ACRÓNIMOS E ABREVIATURAS

<b>ABNT</b>	Associação Brasileira de Normas Técnicas
<b>AP</b>	Área Protegida
<b>APPA</b>	<i>Appalachian Trail Park Office</i>
<b>AT</b>	Appalachian trail
<b>ATC</b>	<i>Appalachian Trail Conservancy</i>
<b>BTT</b>	Bicicleta todo o terreno
<b>EMBRATUR</b>	Empresa Brasileira de Turismo
<b>CBME</b>	Confederação Brasileira de Montanhismo e Escalada
<b>CEB</b>	Centro Excursionista Brasileiro
<b>CONAB</b>	Companhia Nacional de Abastecimento
<b>CONAMA</b>	Conselho Nacional do Meio Ambiente
<b>ERA</b>	<i>European Rambler's Association</i>
<b>EUA</b>	Estados Unidos da América
<b>FCMP</b>	Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal
<b>FEDME</b>	<i>Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada</i>
<b>FFRANDONNEE</b>	Fédération Française de la Randonnée Pédestre
<b>GR</b>	Grande Rota
<b>IBAMA</b>	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
<b>ICMBio</b>	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
<b>ICNF</b>	- Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas
<b>LDWA</b>	<i>Long Distance Walkers Association</i>
<b>MGM</b>	<i>Money Generation Model</i>
<b>MMA</b>	Ministério do Meio Ambiente
<b>MTur</b>	Ministério do Turismo
<b>NPS</b>	<i>National Park Service</i>
<b>NTS</b>	<i>National Trails System Act</i>
<b>PCT</b>	<i>Pacific Crest Trail</i>
<b>PCTA</b>	<i>Pacific Crest Trail Association</i>
<b>PNSACV</b>	Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina
<b>PNTS</b>	<i>Partnership for the National Trails System</i>
<b>PR</b>	Pequena Rota
<b>ROS</b>	<i>Recreation Opportunity Spectrum</i>
<b>RV</b>	Rota Vicentina
<b>SNUC</b>	Sistema Nacional de Unidades de Conservação
<b>TBC</b>	Turismo de base comunitária
<b>TCT</b>	<i>Trans Canada Trail</i>
<b>TCU</b>	Tribunal de Contas da União
<b>TLP</b>	Trilhos de Longo Percurso

**TT** Trilha Transcarioca

**UC** unidades de conservação

**UICN** *International Union for Conservation of Nature*

**UNESCO** Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

**UNWTO** *United Nations World Tourism Organization*

**WEF** World Economic Forum

**WTTC** *The World Travel & Tourism Council*

**ZEE** Zoneamento Económico Ecológico

# 1 INTRODUÇÃO

## 1.1 ENQUADRAMENTO GERAL

O desejo de conhecer novos ambientes é, para muitos autores, uma característica intrínseca dos seres humanos. Berta Becker (2006) indica que, em uma perspectiva histórica, o turismo é um fenômeno marcadamente do século XX. Aliado às inovações tecnológicas associadas à mobilidade e às transformações nas relações de trabalho, o turismo tornou-se uma atividade de massas. A autora aponta que as intensas mudanças ocorridas desde as últimas décadas do século XX, com a chamada revolução científico-tecnológica, e a crise ambiental, também se repercutiram no turismo, com impactos sobre os territórios. As redes permitiram interlocuções diretas entre o local e o espaço transacional, e o marketing se tornou um elemento central do turismo. Além disso, um novo significado da natureza a coloca como uma mercadoria para o turismo, por meio do ecoturismo. A respeito disso cita Becker (2006: 3):

(...) com indivíduos submetidos ao desejo de "retornar à natureza", nela inserindo-se sem deformá-la, desfigurá-la ou depredá-la. A experiência desse "retorno" se dá de forma turisticamente organizada em pontos seletivos no espaço. Assim temos, desde uma perspectiva geográfica uma valorização seletiva dos territórios.

É nesse contexto que se inserem as Áreas Protegidas, e no sistema brasileiro as chamadas Unidades de Conservação (UC). Dono de um patrimônio natural riquíssimo e um dos países que contêm parcela significativa da biodiversidade do planeta (Myers, Mittermeier, Mittermeier, da Fonseca, & Kent, 2000), o Brasil ocupa o primeiro lugar no *ranking* de competitividade no quesito recursos naturais, conforme estudo promovido pelo Fórum Económico Mundial. Não obstante esse potencial, o país ocupa a 27ª posição global no mesmo *ranking* (WEF, 2017). Decorrente, dentre outras razões, dos conhecidos problemas estruturais e de logística que ajudam a derrubar a posição do país no *ranking* (Superinteressante, 2017), o mau aproveitamento do potencial turístico se expressa em um baixo rendimento quando comparado o número de visitantes dos parques nacionais brasileiros ao de outros países do mundo (Balmford et al., 2015, Souza & Simões, 2018). Tal circunstância pode estar associada também a fragilidades estruturais no contexto das Unidades de Conservação brasileiras, mas também na forma como essas são geridas, incluindo a gestão do turismo associado a elas. Assim, ainda que se considere que o turismo encerre ao mesmo tempo um enorme potencial de desenvolvimento e um enorme potencial de degradação socioambiental (Becker, 2006), deve-se ter em conta que ele está expresso como política no campo ambiental, assim como o turismo de natureza é parte da política de turismo do país. Por isso, ele deve ser visto como uma responsabilidade por parte da sociedade e, por conseguinte, da gestão pública brasileira. No cenário nacional, as políticas de conservação, e, em particular, as Unidades de Conservação, estão no centro do debate político, tidas por certos setores como empecilho ao

desenvolvimento económico, colocadas como entrave à expansão do agronegócio, considerado a locomotiva do desenvolvimento económico brasileiro (Folha de S. Paulo, 2018, Extra Online, 2018).

Por todo esse contexto, a proposição e execução de políticas afirmativas que busquem destravar o potencial económico das Unidades de Conservação e inseri-las em um papel mais central no contexto regional parece ser a chave para que estas ganhem reconhecimento e apoio da sociedade, tanto a nível local quanto nacional. Neste sentido muitas iniciativas vêm sendo tomadas, variando conforme o contexto e potencial local, já com resultados importantes (Souza & Simões, 2018).

Considerando todo esse cenário, elegeu-se como objeto de estudo os trilhos de longo percurso (TLP). Tal escolha teve por base justamente as características desse produto, que demanda grande articulação social e política. Ainda, por sua abrangência territorial, são elementos de integração regional por excelência, perpassando normalmente uma ou várias Unidades de Conservação em sua rota.

## **1.2 OBJETIVOS**

Este estudo tem como objetivo geral a avaliação dos impactes positivos e negativos dos trilhos de longo percurso e suas interfaces na gestão das Unidades de Conservação, como subsídio ao processo de implantação dos trilhos no Brasil.

São ainda identificados os seguintes objetivos específicos:

- Avaliar os impactes ambientais dos trilhos e seu potencial como ferramenta de conservação;
- Investigar as relações associadas ao uso público das unidades de conservação por meio dos TLP;
- Investigar a relação entre infraestruturas associadas aos TLP e o zonamento das UCs;
- Identificar benefícios económicos decorrentes dos TLP;
- Avaliar o papel das UCs, em relação aos TLP como ferramentas de integração económica;
- Analisar os parâmetros de planeamento, desenvolvimento e gestão dos TLP;
- Identificar características e tipologias dos TLP;
- Avaliar os modelos de organização e gestão dos TLP no mundo;
- Avaliar o papel da sociedade civil, da iniciativa privada e do governo no processo de gestão dos trilhos.

### **1.3 PROBLEMÁTICA DA INVESTIGAÇÃO**

Caminhar em trilhos é uma das atividades de turismo e lazer mais populares no mundo (Hall, Ram, & Shoval, 2018). Os TLP estão em voga há muitos anos em diversos países e são ainda incipientes no Brasil, mas já se percebe um claro movimento de expansão (Menegassi, 2018). Eles são produtos complexos, pois envolvem uma ampla gama de atores em sua consecução, em decorrência de se estenderem por vasta área, abrangendo diferentes territórios, com governança e dominialidade distintas (Argentina, 2010). Caso sejam implantados com sucesso, deverão ser fonte de permanente trabalho, ensejando uma profunda articulação que envolve necessariamente uma rede, com representação de diversos segmentos da sociedade e do governo (Hike Ontario, 2007). Boa parte dos principais atrativos naturais brasileiros está inserida nas Unidades de Conservação (Leuzinger, 2002). Por conseguinte, é inescapável que essas áreas sejam prioritárias no processo de implantação desses TLP. Tendo essa premissa, essa dissertação procurou abranger os vários aspectos dos TLP, com especial interesse nas suas interfaces com as Unidades de Conservação, buscando a compreensão dos impactos positivos e negativos dos TLP tanto na dimensão da conservação quanto na dimensão socioeconômica. Buscou-se explorar ainda como se dá o modelo de governança dos TLP e o papel dos diversos atores nesse cenário. Assim, tendo em vista esse painel, ao final será possível apontar aspectos fundamentais e os principais desafios para o desenvolvimento dos TLP no Brasil, destacando-se os pontos de harmonização que devem ser considerados, tanto no planejamento do produto turístico quanto na gestão das Unidades de Conservação com vistas a possibilitar um efeito sinérgico positivo para o conjunto da paisagem onde estão inseridas.

Dessa forma, pretende-se, ao fim, ter uma melhor compreensão do processo, podendo apontar caminhos que de forma realista contemplem os percursos na sua dimensão de instrumento a serviço da conservação da natureza; do turismo; da sustentabilidade e da relação da sociedade com a natureza; em sintonia com a pergunta de partida formulada:

São os trilhos de longo percurso ferramentas adequadas para a promoção do turismo sustentável nas Unidades de Conservação brasileiras?

## 1.4 ABORDAGEM METODOLÓGICA

De forma sintética, conforme a problemática de estudo e os objetivos definidos, a abordagem metodológica apoiada nos pressupostos de Quivy & Campenhoudt (2008) considera os seguintes níveis:

- i) Revisão da literatura sobre o turismo de natureza, sobre ordenamento e gestão do território no Brasil, sobre desenvolvimento sustentável no âmbito das Unidades de Conservação e sobre os percursos pedestres;
- ii) Análise de *benchmarking* de alguns trilhos que foram considerados relevantes para este estudo;
- iii) Investigação empírica via entrevista semiestruturada a alguns dos *stakeholders* relevantes ligados aos TLP no Brasil;
- iv) Apresentação de síntese integrada com um conjunto de aspetos considerados relevantes para desenvolvimento dos TLP nas Unidades de Conservação brasileiras.

## 1.5 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

A presente dissertação encontra-se estruturada em 6 capítulos distribuídos conforme listado abaixo:

- Capítulo 1      Introdução
- Capítulo 2      Revisão bibliográfica
- Capítulo 3      *Benchmarking*
- Capítulo 4      Metodologia de investigação
- Capítulo 5      Apresentação e análise dos resultados
- Capítulo 6      Conclusões

O capítulo introdutório pretende enquadrar o estudo e apresentar a problemática da investigação, seus objetivos, bases metodológicas e estrutura da dissertação.

O segundo capítulo é composto pela revisão bibliográfica, que, de modo a permitir melhor detalhamento dos assuntos abordados, foi subdividido em cinco subcapítulos, a saber: i) Turismo de natureza subdividido em um primeiro bloco denominado “Primórdios” e um segundo denominado “Turismo na natureza, ecoturismo e sustentabilidade”; ii) Ordenamento do território e gestão de unidades de conservação no Brasil; iii) Ecoturismo e desenvolvimento sustentável nas Unidades de Conservação, que contém um primeiro bloco introdutório, um segundo bloco denominado “Inserção económica das unidades de conservação no Brasil” e um terceiro bloco denominado “Potencial económico das unidades de conservação no Brasil”; iv) Percursos



pedestres (Caracterização/Tipologias), composto por um primeiro bloco contendo a caracterização dos percursos e um segundo que aborda as tipologias dos trilhos; e v) Gestão, desenvolvimento, planeamento.

No terceiro capítulo é apresentada a análise de *benchmarking* de três trilhos selecionados, no primeiro subcapítulo se discorre sobre a seleção de casos e nos demais se apresentam os casos, referentes à Appalachian Trail, à Rota Vicentina e à Trilha Transcarioca respetivamente. O último subcapítulo refere-se à conclusão da análise de *benchmarking* que destaca as principais lições observadas na análise.

O quarto capítulo, dividido em cinco subcapítulos, apresenta a metodologia da investigação.

O quinto capítulo é dedicado à apresentação e análise dos resultados, estando dividido em dois subcapítulos, um com enquadramento, outro com a síntese das entrevistas e um extrato do conjunto das respostas dos entrevistados por quesito (ou grupo de perguntas).

O sexto e último capítulo trata das conclusões, estando dividido em três subcapítulos, o primeiro dedicado às conclusões e recomendações para um sistema nacional brasileiro de trilhos de longo, as considerações finais e por fim as limitações do estudo e as propostas de desenvolvimento do tema.

## 2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

*A viagem de mil milhas começa com um passo*

*Provérbio Chinês*

### 2.1 TURISMO E NATUREZA

#### **Primórdios**

O geógrafo alemão Alexander Von Humboldt, no começo do século XVIII, foi o primeiro naturalista, libertado das amarras cartesianas do iluminismo, a propor uma visão integrada da natureza, onde todos os elementos estão relacionados em uma cadeia global, “um todo natural, animado e movido por forças interiores” (Wulf, 2016: 10). Mesmo sendo minucioso nos detalhes científicos, Humboldt conseguiu transcender a barreira da linguagem trazendo em seus livros uma narrativa poética da natureza e de suas experiências nos mais variados rincões do planeta. Humboldt era tido como o maior cientista de seu tempo, e sua abordagem ajudou a moldar o pensamento ambiental moderno. Foi pioneiro em perceber que as questões sociais, econômicas e políticas estão intimamente relacionadas com os problemas ambientais. Como destaca Wulf (2016), ele influenciou um sem número de poetas, pensadores, cientistas e líderes mundiais, como Goethe, Thomas Jefferson, Simon Bolivar, Walt Whitman, Charles Darwin, Henry David Thoreau, George Perkins Marsh e John Muir. Humboldt, ele próprio um notável explorador, caminhou de Bogotá, capital da Colômbia, até Lima no Peru, passando por Quito, no atual Equador, onde subiu o Chimborazo, com cerca de 6400m de altitude, que na ocasião se acreditava ser a montanha mais alta do mundo. Já com idade elevada explorou as cordilheiras do Altai na Rússia (Wulf, 2016).

Seus passos foram seguidos e aparecem em um contexto mais filosófico na obra de Thoreau (2009) que, em 1854, a partir de suas observações do entorno do lago Walden, situado em Concord, Massachusetts, vislumbrou toda a interconexão que rege o mundo natural sobre a qual falava Humboldt. Sua obra fundamentou os alicerces da relação entre a então emergente sociedade norte americana, urbanizada, com o mundo natural. Este escritor transcendentalista apontou para a necessidade de mantermo-nos livres dos enlaces que a sociedade moderna nos impõe, reestabelecendo uma conexão fundamental, uma vida mais simples em contato com a natureza.

Outro importante exemplo de pensador influenciado por Humboldt, George Perkins Marsh (1801 - 1882), diplomata americano, serviu como embaixador em Istambul e na Itália. Marsh realizou intensas jornadas de exploração pelo Oriente Médio, África e Europa, e, como entusiasta dos ensinamentos de Humboldt, notou a intensa alteração da paisagem provocada pelo homem. De regresso à América do Norte, sob o prisma de suas observações no Velho Mundo, percebeu que o território se transformava no sentido da mesma destruição ambiental

que testemunhara. Sua obra *Man and Nature* (Marsh, 2014), publicada em 1864, foi o primeiro grande alerta sobre a intensidade da interferência do homem na natureza. O livro, rico em exemplos e casos concretos, apresentava uma compreensão em escala global dos descaminhos da ação humana sobre o ambiente. Este diplomata clarificou de forma eloquente o fato de que os recursos naturais são finitos e estão sujeitos à gestão aplicada. O seu aviso tinha a intenção de trazer o exemplo do Velho Mundo para o Novo Mundo, evitando-se dessa forma que se repetissem os erros observados.

Essa corrente de pensamento, originada em Humboldt, gerou o fio condutor que veio a desaguar na visão de futuro de John Muir (1838 - 1914) e em uma das maiores contribuições dos Estados Unidos da América (EUA) para a humanidade: os Parques Nacionais.

Andrea Wulf (2016: 435) cita a respeito de John Muir:

Enquanto compunha seus primeiros artigos, estudava os livros de Humboldt, além de *Man and Nature* de Marsh, e *The Maine Woods* e *Walden*, de Thoreau. No seu exemplar de *The Maine Woods*, sublinhou o apelo de Thoreau para “reservas nacionais” e começou a pensar acerca da proteção da vida selvagem. As ideias de Humboldt completavam seu ciclo (...) Juntos, Humboldt, Marsh e Thoreau forneciam o enquadramento intelectual pelo qual Muir via o mundo em transformação à sua volta.

Muir, um imigrante escocês, levou a sério a máxima de Humboldt, segundo a qual, “as viagens a pé ensinavam-lhe a poesia da natureza” (Wulf, 2016: 419). Suas jornadas levaram-no para o Estado da Califórnia, tendo lá chegado em 1868. Dedicou-se a explorar a região da serra Nevada e em especial o vale do Yosemite. A partir de sua vivência na natureza selvagem, Muir produziu uma rica obra literária, que, ao modo de Humboldt, combinava uma visão científica e emocional da natureza. Apoiado por Robert Underwood Johnson, editor da revista *Century*, então a mais importante publicação do país, seus textos chegaram ao grande público. Mas, ao mesmo tempo em que proclamava de forma quase religiosa a natureza e a importância de nos relacionarmos com ela, Muir também testemunhava as intensas transformações que a paisagem sofria em nome do progresso. Segundo Wulf (2016) este naturalista testemunhava ainda os impactos do incipiente e desorganizado turismo na região do Yosemite (a área já era um tipo de reserva sob a jurisdição do Estado da Califórnia, desde 1864). Seus textos ganharam então tintas de ativismo, e o escritor dedicou-se à campanha pela criação de um parque nacional no Yosemite, o que acabou acontecendo no ano de 1890 – o primeiro do mundo e até então único no país, o Parque Nacional de Yellowstone no Wyoming, foi estabelecido em 1872. Além de ser decisivo na criação do Parque, Muir também foi cofundador do Sierra Club, em 1892. A associação civil criada para a defesa da vida selvagem ajudou a promover o engajamento da população com a causa da conservação, sendo hoje uma das maiores associações ambientalistas do mundo com mais de três milhões de membros (Sierra Club, 2014). Muir continuou a escrever e a promover campanhas de conservação. Seu público foi-se alargando e a sua influência ganhou terreno na arena política, inaugurando o movimento

ambiental nos moldes que conhecemos hoje, passando a ser considerado o pai dos parques nacionais americanos (Worster, 2008).

Os parques nacionais estão no cerne do conceito de *wilderness*, ideia que Muir, Thoreau, Aldo Leopold, entre outros, ajudaram a forjar. Trata-se da idealização da vida selvagem como patrimônio estético, moral e político que envolve nossa ligação atávica com a natureza como pilar do nosso caráter moral (Carvalho & Steil, 2013). Para a implementação do conceito é necessária a mobilização de grandes áreas naturais vazias, demarcadas na forma dos parques nacionais e posteriormente outras categorias de áreas protegidas sendo um contraponto ao contexto de rápida expansão urbana e industrial pelo qual passava o país (Diegues, 1994). A ideia dos parques, ao mesmo tempo em que assume uma separação inconciliável entre a sociedade moderna e a natureza, na medida em que destaca esses territórios, é pragmática, pois não permite uma alienação completa da natureza selvagem, resguardando as áreas naturais inclusive na dimensão que é mais cara à humanidade: no seu espírito.

Posteriormente, a preservação e a conservação da natureza ganharam novas dimensões e complexidade, mas as bases lançadas por essa geração de pensadores, inspirada pelas ideias originais de Humboldt, ainda hoje influenciam os milhões de turistas e aventureiros que mais e mais a cada dia colocam suas mochilas nas costas e percorrem os trilhos do mundo, notadamente nas áreas protegidas.

Assim, é sob a égide da exploração e descoberta do planeta, e suportado pela existência das áreas protegidas – que se têm expandindo por todo o mundo desde o século XIX (Jenkins & Joppa, 2009) – que se desenvolve o turismo na natureza e sua vertente mais nobre: o ecoturismo.

### **Turismo na natureza, ecoturismo e sustentabilidade**

Preliminarmente, é importante identificar que não existe uma definição conceitual cristalina que consiga refletir de forma unânime e inequívoca o turismo realizado em áreas predominantemente naturais, notadamente nas áreas protegidas. Enquanto em Portugal a legislação adota o termo “turismo de natureza”, definição pouco apropriada, na medida em que se confunde com “turismo na natureza” (Silva & Carvalhinho, 2017), no Brasil a definição legal é vaga. A Lei 9985/2000, que instituiu o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza – SNUC cita “turismo ecológico” quando se refere ao turismo praticado nos parques e demais categorias de unidades de conservação. No âmbito da legislação específica do turismo no país, tampouco há uma definição, não obstante haja um documento intitulado “Diretrizes para uma política nacional de ecoturismo” produzido no âmbito de um grupo de trabalho formado por técnicos dos Ministérios do Turismo e do Meio Ambiente no ano de 1994 (EMBRATUR 1994). Da mesma forma, foi publicado pelo Ministério do Turismo um livreto denominado “Ecoturismo: orientações básicas”, dentro de um programa de orientações básicas para segmentos turísticos (Ministério do Turismo, 2010). Assim, ainda que vaga nos documentos oficiais, a terminologia predominante no Brasil para identificar esse segmento

turístico é mesmo “ecoturismo” (Serrano, 2000). Há uma vasta gama de termos e conceitos para definir turismo em áreas naturais: alternativo, *soft*, brando, verde, sustentável, ecológico, ambiental, entre outros. Essa profusão de termos, útil para identificar diferentes vertentes e produtos turísticos, serve muitas vezes como rótulo para atender aos interesses quer do mercado como instrumentos de *marketing* (Silva, 2006), quer do Estado dentro de um discurso desenvolvimentista (Barretto, 2009).

Turismo na natureza, em sua forma mais abrangente, abarca toda forma de experiências turísticas relacionada com os atrativos naturais. Amparados pelos recursos naturais, diversos produtos turísticos se valem desses atributos em maior ou menor grau. É o caso do turismo de aventura, do náutico, do rural, do religioso, do cultural, sol e praia, saúde e bem-estar, paisagístico e em especial do ecoturismo (Silva & Carvalhinho, 2017). Assim, nessa vertente estão contidas mesmo as atividades turísticas que não trazem em seu escopo elementos de salvaguarda ao patrimônio natural, não obstante seja comum que até mesmo esses destinos procurem promover seus produtos como amigáveis ao ambiente (Silva, 2013).

O setor turístico representa cerca de 10% da atividade econômica mundial, sendo considerado um importante instrumento para o desenvolvimento sustentável (UNESCO, 2017). Ocorre que as atividades turísticas que se concentram no ambiente natural também exercem uma série de pressões sobre os próprios recursos nos quais elas se baseiam, não sendo, portanto, atividades isentas de impactos negativos. Em uma escala maior, essas atividades criam riscos para os ecossistemas e para os serviços ambientais que estes fornecem. Em alguns países também carregam o risco de alterar o tecido social das comunidades locais, na medida em que parte das comunidades rurais trocam a agricultura de subsistência, por atividades monetárias atreladas ao negócio turístico, ficando, portanto, a subsistência dessas comunidades sujeita a eventuais perturbações que possam ocorrer na economia (Kuenzi, McNeely, & Walker, 2008). Em escala local, sabe-se que o turismo na natureza também pode contribuir para a degradação ambiental (Blersch & Kangas, 2013; Buckley, 2004; Lamb & Willis, 2011), mesmo aquelas práticas com maior viés ambiental e de sustentabilidade como o ecoturismo (Blumstein, Fernández-Juricic, Zollner & Garity, 2005; Burger, Gochfeld & Niles, 1995; Carney & Sydeman, 1999; Matheson, Sheeran, Li, & Wagner, 2006). No âmbito do turismo de aventura, que tem uma forte associação com as áreas naturais (Silva & Carvalhinho, 2017), há também um conjunto de atividades causadoras de impactos, notadamente aquelas práticas utilizadoras de veículos a motor, como motocicletas e automóveis todo terreno (Serrano, 2000), ou *ski* e *btt*, especialmente quando realizadas fora das áreas predeterminadas. Há ainda aquelas atividades turísticas que fazem uso direto de recursos naturais, como a caça, a pesca e a coleta de vegetais, que trazem um conjunto de impactos (Silva, 2013). O grau de magnitude dos impactos associados à atividade turística é diretamente relacionado à intensidade do uso, à fragilidade dos ecossistemas e ao planejamento e gestão dessas atividades (Kuss, Graefe & Vaske, 1990; Krauze, 2017; Magro, 1999; Mason, 2015).

A ideia de se conciliar a proteção do ambiente natural e de se promover o desenvolvimento social com o turismo permeia a discussão sobre sustentabilidade na atividade turística (Barretto, 2009), especialmente quando considerando o contexto de expressivo crescimento e significância econômica da atividade no cenário global (WTTC, 2017). Para muitos países o turismo é visto como uma panaceia para a recuperação econômica e o aumento da renda das comunidades locais (Merce, 2017). Não obstante, há certa mistificação sobre o papel da indústria turística contida nas estatísticas e nos discursos oficiais que a tratam como “indústria limpa”, maximizando seu potencial de geração de emprego e renda, e minimizando seu potencial deletério na preservação do patrimônio natural e cultural (Irving, Bursztyn, Sancho, & Melo, 2005). É nesse cenário paradoxal que, conceitualmente, o ecoturismo busca abarcar a dimensão da sustentabilidade em sua forma mais profunda. Ainda que a origem do termo ecoturismo não seja totalmente clara, geralmente é situada como de autoria do arquiteto e ambientalista mexicano Héctor Ceballos-Lascurian (Blamey, 2010; Higham, 2007; Khah, Rao & Wani, 2011). Para ele ecoturismo é “viajar para áreas naturais relativamente não perturbadas ou não contaminadas com o objetivo específico de estudar, admirar e apreciar a paisagem e suas plantas e animais selvagens, assim como quaisquer manifestações culturais (passadas e presentes) encontradas nessas áreas”. (Ceballos-Lascurian, 1987 *apud* Blamey, 2010). Posteriormente, essa definição foi adaptada pela União Internacional para a Conservação da Natureza – UICN, que passou a considerar o ecoturismo como:

a viagem e a visitação ambientalmente responsável a áreas naturais pouco perturbadas, a fim de desfrutar, estudar e apreciar a natureza (e todos os recursos culturais associados - do passado e do presente), que promovam a conservação, tenham baixo impacto negativo e providenciem um envolvimento socioeconômico ativo e benéfico para as populações locais (Ceballos-Lascurian, 2008: 193, *apud* Silva, 2013).

Ainda que um intenso debate semântico venha permeando a literatura sobre ecoturismo, dificultando o entendimento claro dos limites da atividade (Orams, 2010), Chandel e Mishra (2016), ao fazerem uma revisão sobre as principais definições de ecoturismo propostas nos 25 anos anteriores a sua pesquisa, destacam quatro componentes de maior prevalência em mais de 50% dos casos analisados. São esses: viagens orientadas para a natureza; apoio à conservação; aprendizagem e valorização; e desenvolvimento socioeconômico local. Os autores apontaram ainda dois componentes que ajudam a delinear os conceitos por trás das definições de ecoturismo: apoio e respeito à cultura local; e participação da população local.

Uma das dificuldades para o consenso sobre o que é ecoturismo é a existência de diferentes partes interessadas. A respeito disso Pires (1998: 89) traz a seguinte análise:

Motivadores deste contexto e estimulados por essas alentadoras perspectivas, os conservacionistas criaram e continuam alimentando a idealização de uma prática turística capaz de prestar a sua contribuição ao desenvolvimento sustentado e outros benefícios decorrentes, emblematizando esse ideal através da apropriada encampação do termo “eco”. A despeito disso, um outro setor atuante no turismo, não ligado a essas organizações ambientalistas, mas tomado pela oportunidade de bons negócios com o turismo na natureza, também incorporou a

ecologização nas suas propostas e serviços. Essa eco-rotulação, nas palavras de Weiller citado por Mowforth (1993), está sendo explorada nas propostas de marketing da indústria de turismo, tornando dificultada a tarefa de diferenciar o “verdadeiro” do ‘falso’ ecoturismo.

Para além do debate acadêmico, essa indefinição conceitual gera prejuízo de ordem prática: sem a clara compreensão do que é o ecoturismo, é difícil progredir na ética basilar da atividade (Chandel & Mishra, 2016).

É importante observar que os paradoxos e contradições presentes na discussão conceitual do ecoturismo também se fazem notar no debate contemporâneo do desenvolvimento sustentável que permeia a sociedade pós-moderna. De certa forma, a atividade turística, por suas características, foi vista como uma espécie de tábua de salvação para o desenvolvimento, na medida em que, como já dito, se apresenta como uma indústria limpa. O ecoturismo, então, surge como a joia da coroa da indústria do turismo no que tange a sustentabilidade. Ocorre que a apropriação da atividade pela indústria expõe todo o contexto aos riscos de se tornar insustentável. Nesse viés, Silva (2017: 23) observa que “o consenso atual sobre a necessidade de se promover um modelo de desenvolvimento sustentável parece não ter o adequado retorno prático, como se pode constatar pela tendência de concentração de riqueza e porque, de facto, para muitas sociedades, a sustentabilidade continua a não passar de uma utopia”.

Ainda que a noção entre ecoturismo e turismo sustentável possa se confundir, é importante distinguir que o ecoturismo é uma vertente contida no turismo sustentável, assim como o turismo sustentável está contido dentro das formas mais amplas de turismo, sendo que o turismo na natureza situa-se em uma zona relativamente cinzenta desse espectro podendo ocorrer nas três vertentes. Para melhor ilustrar, a figura 1 traz o esquema proposto por Hector Ceballos-Lascurain (*What is Ecotourism? with Hector Ceballos-Lascurain*, 2015).

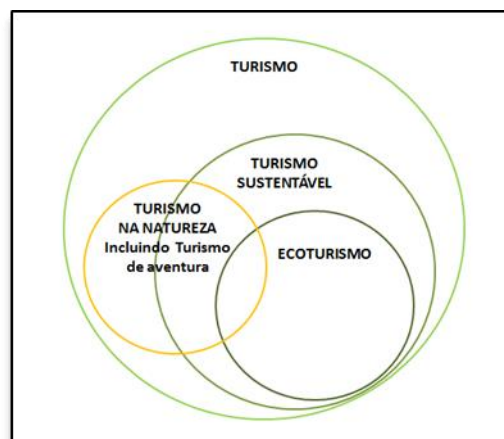


Figura 1– Do turismo ao ecoturismo (adaptado de *What is Ecotourism?* with Hector Ceballos-Lascurain, 2015).

Embora o produto ecoturístico tenha fragilidades por se basear em uma ética ainda não consolidada composta por pressupostos com limites tênues de aplicação, como a educação e a conservação ambiental; ocorra em ambientes sensíveis e envolva componentes comunitários de difícil consenso, sua implantação é imperativa, uma necessidade. Especialmente em um

contexto de países como o Brasil, um país em desenvolvimento que abriga grande parte da biodiversidade do planeta. O ecoturismo é um mecanismo de conservação da natureza e um instrumento de educação ambiental, e tem potencial para gerar renda de longo prazo tanto para comunidades locais quanto para empresas ou segmentos envolvidos na exploração sustentável dos recursos naturais.

## **2.2 ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E GESTÃO DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO NO BRASIL**

O Brasil, apesar de suas dimensões continentais, não dispõe de um ordenamento territorial em escala nacional. Assim, visando suprir essa lacuna, a Lei Federal n.º 6.938, de 31 de agosto de 1981, que instituiu a Política Nacional de Meio Ambiente, previu o estabelecimento do Zoneamento Ecológico-Económico do Brasil – ZEE. O ZEE tem como objetivo proporcionar o desenvolvimento sustentável a partir da compatibilização do desenvolvimento socioeconómico com a conservação ambiental. Consiste na delimitação de zonas ambientais em diversas escalas de representação conforme a dimensão do território tratado e define usos e atividades compatíveis segundo as características de cada uma delas. O objetivo é o uso sustentável dos recursos naturais e o equilíbrio dos ecossistemas. Sua ótica ampara-se em um critério ecodesenvolvimentista (Ab'Saber, 1989).

O ZEE é competência compartilhada entre as três esferas governamentais: União, estados e municípios. A Lei Complementar n.º 140/2011 clarificou a competência da União para “elaborar o zoneamento ambiental de âmbito nacional e regional”, dos Estados para “elaborar o zoneamento ambiental de âmbito estadual, em conformidade com os zoneamentos de âmbito nacional e regional” e dos municípios para “elaborar o Plano Diretor, observando os zoneamentos ambientais”. Nesse sentido, a Lei Federal n.º 12.651/2012 que instituiu o novo Código Florestal Brasileiro estabeleceu o prazo de cinco anos (art.º. 13, §2º) para que todos os estados elaborem e aproveem seus ZEEs, segundo metodologia unificada estabelecida em norma federal (O Eco, 2013). Entretanto, há um atraso no cumprimento desta norma, conforme informação do Ministério do Meio Ambiente (MMA, 2018), o que dificulta a transição à pretensa sustentabilidade, na medida em que, vencida a sua elaboração, o zoneamento dependerá ainda, para ser efetivo, de ser integrado a demais instrumentos de planejamento e de ordenamento territorial.

No período colonial houve esforços da coroa portuguesa no sentido de evitar a devastação das florestas brasileiras, mas a política de conservação da natureza no Brasil começa de forma mais estruturada somente a partir do século XIX (Castro Júnior, Coutinho, & Freitas, 2009). A Floresta da Tijuca foi protegida, no ano de 1861, por ato do imperador D. Pedro II, com vistas à manutenção dos mananciais que abasteciam a cidade do Rio de Janeiro, tornando-se um Parque Nacional cem anos mais tarde (Terranova, Salaverry, Vieira, Issa & Cunha e Menezes,



2010). O paulatino avanço dessa política perpassa nomes como os de José Bonifácio de Andrada e Silva, conselheiro de D. Pedro I, e do engenheiro André Rebouças, que foi o primeiro a advogar pela criação de parques nacionais no Brasil, ainda no século XIX, não obstante o primeiro parque nacional, o Parque Nacional do Itatiaia, tenha sido criado somente no ano de 1937 (Drummond, 1997). O avanço da conservação foi consolidado a partir da promulgação do Código Florestal de 1965 - Lei n.º 4771/65 (Urban, 1998).

Posteriormente, a já referida lei de 1981, que instituiu a Política Nacional de Meio Ambiente e a própria Constituição Federal Brasileira, promulgada no ano de 1988, delinearam mais fortemente o substrato legal que ampara a política de conservação no Brasil (Rocco, 2005). No ano de 2000, foi regulamentado o artigo 225, § 1º, incisos I, II, III e VII da Constituição Federal, por meio da Lei n.º 9985 que instituiu o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza.

As áreas protegidas que eram tratadas por uma miríade de tipologias, constituindo um sistema pouco articulado e redundante, passaram a ser regidas pela referida Lei, estabelecendo-se um sistema formal, unificado, para unidades de conservação federais, estaduais e municipais, o Sistema Nacional de Unidades de Conservação – SNUC (Medeiros, 2006). Cabe esclarecer que o sistema abarca as chamadas unidades de conservação - UC, definidas pela lei do SNUC conforme disposto no seu artigo 2.º, inciso I:

espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituído pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção.

Portanto, nessa legislação, não se incluem demais tipologias de áreas com outros espectros de proteção legal, como terras indígenas, áreas de preservação permanente, reservas legais e áreas de reconhecimento internacional (Medeiros, 2006).

As unidades de conservação foram divididas em dois grandes grupos: um de proteção integral, onde só é admitido o uso indireto dos seus recursos naturais; e outro de uso sustentável, onde é admitido o uso sustentável de parcela dos seus recursos naturais.

As categorias se dividem conforme os distintos objetivos de gestão, destacando-se dois dos objetivos comuns do sistema previstos no artigo 4º da Lei Federal n.º 9985/2000: i) “promover o desenvolvimento sustentável a partir dos recursos naturais”; e ii) o de “favorecer condições e promover a educação e interpretação ambiental, a recreação em contato com a natureza e o turismo ecológico”.

Sendo assim, o turismo é estimulado, resguardadas as características de cada categoria, sendo que a categoria “parque” regida pelo Art.º 11, é a única que apresenta objetivos específicos ligados ao turismo: “O Parque Nacional tem como objetivo básico a preservação de ecossistemas naturais de grande relevância ecológica e beleza cênica, possibilitando a realização de pesquisas científicas e o desenvolvimento de atividades de educação e interpretação ambiental, de recreação em contato com a natureza e de turismo ecológico”.

As unidades de conservação podem ser criadas na esfera federal, estadual ou municipal, sendo que na esfera federal são administradas pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio, entidade vinculada ao Ministério do Meio Ambiente (MMA). O Instituto tem por função executar as ações do Sistema Nacional de Unidades de Conservação, podendo propor, implantar, gerir, proteger, fiscalizar e monitorar aquelas instituídas pela União. O quadro 1 apresenta a tabela consolidada das unidades de conservação brasileira por categoria, esfera e grupo.

Quadro 1 - Tabela consolidada das unidades de conservação brasileira por categoria, esfera e grupo. (MMA, 2018b)

TIPO/CATEGORIA	ESFERA						TOTAL	
	FEDERAL		ESTADUAL		MUNICIPAL			
PROTEÇÃO INTEGRAL	N.º	ÁREA (Km²)	N.º	ÁREA (Km²)	N.º	ÁREA (Km²)	N.º	ÁREA (Km²)
ESTAÇÃO ECOLÓGICA	31	74.302	62	47.507	5	40	98	121.849
MONUMENTO NATURAL	5	115.405	29	906	16	151	50	116.461
PARQUE NACIONAL/ ESTADUAL/ MUNICIPAL	74	268.212	209	94.229	142	651	425	363.092
REFÚGIO DA VIDA SILVESTRE	9	2.984	45	2.947	8	175	62	6.107
RESERVA BIOLÓGICA	31	42.668	24	13.488	8	51	63	56.207
TOTAL PROTEÇÃO INTEGRAL	150	503.571	369	159.077	179	1.068	698	663.716
USO SUSTENTÁVEL	N.º	ÁREA (Km²)	N.º	ÁREA (Km²)	N.º	ÁREA (Km²)	N.º	ÁREA (Km²)
FLORESTA NACIONAL/ ESTADUAL/ MUNICIPAL	67	178.187	39	135.857	0	0	106	314.044
RESERVA EXTRATIVISTA	66	134.833	28	19.845	0	0	94	154.677
RESERVA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL	2	1.026	32	111.251	5	171	39	112.447
RESERVA DE FAUNA	0	0	0	0	0	0	0	0
ÁREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL	37	897.088	190	339.418	99	56.930	326	1.293.435
ÁREA DE RELEVANTE INTERESSE ECOLÓGICO	13	341	26	455	11	140	50	936
RESERVA PARTICULAR DO PATRIMÔNIO NATURAL	663	4.873	224	787	1	0	888	5.661
TOTAL USO SUSTENTÁVEL	848	1.216.348	539	607.613	116	57.240	1503	1.881.201
TOTAL GERAL	998	1.719.919	908	766.690	295	58.308	2201	2.544.917

A principal ferramenta de gestão das unidades de conservação é o seu plano de manejo, assim denominado pela legislação brasileira. A Lei do SNUC define plano de manejo<sup>1</sup> da seguinte forma (Art. 2º, inciso XVII): “documento técnico mediante o qual, com fundamento nos objetivos gerais de uma unidade de conservação, se estabelece o seu zoneamento e as normas que devem presidir o uso da área e a gestão dos recursos naturais, inclusive a implantação das

<sup>1</sup> Plano de manejo é o nome técnico usado no Brasil. Equivale ao plano de ordenamento ou de gestão em Portugal. Como decorre de definição legal será mantida a denominação corrente no Brasil.

estruturas físicas necessárias à gestão da unidade”. Note-se que das 332 unidades de conservação federais existentes apenas 185 possuem planos de manejo, ou seja, 45% das unidades ainda carecem de seu principal instrumento de gestão. No caso dos parques, dentre os 74 existentes, 51 possuem plano de manejo, um déficit de 31% (ICMBio, 2018b)

Ocorre que, além de existir este representativo déficit no número de planos de manejos, alguns autores apontam para problemas de ordem técnica na sua elaboração. Os planos são muitas vezes escritos por equipes de consultoria contratadas com pouca ou nenhuma participação da equipe gestora da unidade e de seus usuários, a um custo muito elevado, incorrendo em um planejamento distante da realidade de facto, recheado de propostas inviáveis, que definitivamente não se inserem na conjuntura para a qual foram preparados (Zeller, 2008; Milano, 2013). Uma das características comuns a esses planos diz respeito ao aporte descritivo desnecessariamente extenso, em contraponto a partes analíticas e propositivas breves e sem objetividade (Dourojeanni, 2013), onde não se utilizam metodologias de suporte que permitam que o extenso diagnóstico se reflita em um zoneamento acurado (Miara & Fiori, 2012). No caso dos Parques há ainda um agravante que é a presença de um conceito tecnocrático onde a visitação é vista como uma forma de ameaça à integridade da natureza, resultando em uma abordagem restritiva ironicamente denominada de “parques-fortaleza”, que, antes de resultar em uma maior proteção, acarreta justamente o contrário, na medida em que as restrições de acesso afastam o uso desejável e saudável dos parques, gerando antipatias na população e dando oportunidade para que os usos indesejáveis ocorram (Ilha, 2018).

Na esfera federal os planos de manejo são elaborados com base em um roteiro metodológico, que abrange os parques nacionais, as reservas biológicas e as estações ecológicas (Galante, Beserra, & Menezes, 2002). O roteiro prevê o escopo do plano, que é composto por encartes, sendo que os três primeiros abarcam a fase de diagnóstico, tratando da contextualização e da análise da região e da unidade de conservação. O quarto encarte é o que traz o planejamento em si e os demais, projetos específicos, a monitorização e a avaliação do plano. O zoneamento está contido no encarte de planejamento e a definição das zonas deve seguir as tipologias previstas no roteiro metodológico. O zoneamento é uma ferramenta comum, especialmente para a gestão da visitação nos parques. As zonas permitem escalonar cada parque em áreas com níveis distintos de integridade ecológica e atividade humana (Thede, Haider & Rutherford, 2014). O zoneamento previsto no roteiro metodológico tem por base o Decreto Federal n.º 84.017, de 1979, de onde foram retiradas as definições da maior parte das zonas (Galante, Beserra, & Menezes, 2002).

O referido decreto estabeleceu o regulamento dos parques nacionais brasileiros, e mesmo sendo anterior ao SNUC e, por isso, desatualizado, continua válido, uma vez que não foi revogado. Dentre as zonas previstas há aquela denominada “zona intangível”, que é a que representa o mais alto grau de preservação, onde não se permite a visitação. Um zoneamento adequado deve delimitar trechos em que a visitação é incentivada ou restringida – de forma permanente ou temporária (Zaú, 2014). Entretanto, é apontado que a aplicação excessiva do

conceito de zona intangível pode transformar um parque, ainda que parcialmente em uma categoria mais restritiva de unidade de conservação, como uma reserva biológica ou estação ecológica (Cunha e Menezes, 2014). Tal circunstância desvirtua os objetivos de um parque, conferindo a um documento infralegal (plano de manejo) o poder de transformar as características conferidas por uma lei (Leuzinger, 2002).

De facto, no Parque Nacional do Iguaçu, o segundo mais visitado do Brasil, 60% da área é classificada como zona intangível (IBAMA, 1999). Mesmo em parques com planos de manejo elaborados mais recentemente, como o Parque Nacional da Serra dos Órgãos, um dos mais visitados e considerado um dos berços do montanhismo no Brasil, a zona intangível chega a 45,05% da área do Parque (ICMBio, 2008).

Ainda que alguns esforços venham sendo empreendidos no sentido de se modernizar os planos de manejo (D'Amico, 2013; Kinouchi, 2014), existe muito pouco de concreto que garanta que os parques sejam planejados com metodologias fundamentadas na expectativa dos usuários, conforme já preconizado pelo próprio Ministério do Meio Ambiente (MMA, 2006). A atualização do regulamento dos parques seria uma oportunidade de se garantir de forma prática e eficaz a redução dessas discrepâncias entre a legislação e os planos de manejo, uma vez que poderia ser atualizada a definição das zonas, delimitado mais claramente o que é permitido e estimulado nos parques, e conferido um viés mais moderno e acorde com as diretrizes nacionais e práticas internacionais.

Neste cenário, é natural que a implementação dos planos de manejo seja precária e que os planos não sejam revistos na periodicidade indicada em lei, não sendo, portanto, utilizados efetivamente como instrumentos de gestão (Medeiros & Pereira, 2011).

Tal circunstância agrava-se na medida em que o território de uma unidade de conservação e suas políticas precisam estar articulados com demais políticas, tanto de abrangência regional, como no caso dos ZEEs, quanto locais, como no caso dos planos diretores municipais. No âmbito da atividade turística, a própria Política Nacional de Turismo, instituída pela Lei n.º 11.771/2008, apresenta em seu artigo 5, vinte incisos que descrevem os variados objetivos da lei, e apresenta ainda um parágrafo único que dispõe: “quando se tratar de unidades de conservação, o turismo será desenvolvido em consonância com seus objetivos de criação e com o disposto no plano de manejo da unidade”.

Assim, de modo geral, não obstante a relevância para o cenário turístico nacional e a influência regional que a existência de uma unidade de conservação possa exercer, não há clareza da dimensão dessas áreas na consolidação dos destinos turísticos e do consequente impacto das políticas (ambiental e turística) no contexto socioeconômico regional. Avalia-se que o modo de apropriação territorial promovido por meio das áreas protegidas não vem sendo capaz de incorporar a abrangência das políticas de planejamento regional, produzindo territórios protegidos que, por não se relacionarem adequadamente, não se viabilizam econômica, social e ambientalmente (Labruna, 2015).

## **2.3 ECOTURISMO E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL NAS UNIDADES DE CONSERVAÇÃO**

O ecoturismo está intimamente associado à sustentabilidade das áreas naturais protegidas. Para que se desenvolva, é necessária uma gestão adequada dessas áreas, devidamente amparada por uma visão que tenha foco no desenvolvimento, na conservação e no bem-estar das comunidades locais (Wall, 1997; D. B. Weaver, 2010), mas também nos usuários (Leuzinger, 2002; Su, Wall, & Ma, 2014). Equilibrar essas demandas, eventualmente concorrentes, e muitas vezes conflitantes, com os requisitos de utilização das áreas, com vistas ao desenvolvimento sustentável da região, é um dos desafios para gestão do turismo em áreas naturais, especialmente nas áreas protegidas. Isso envolve um esforço conjunto dos *stakeholders* – que não são apenas aqueles tradicionalmente envolvidos no turismo, mas também aqueles associados à proteção, gestão e utilização de recursos naturais (Fredman & Tyrväinen, 2010).

Esse esforço de gestão necessário é essencial, dentre outros aspetos, pois o turismo na natureza e o ecoturismo possuem facetas que os distinguem de outras formas de turismo. Uma das particularidades, diz respeito à dispersão e extensão territorial do meio em que se desenvolvem as atividades. Estas ocorrem, em geral, em grandes áreas compostas por mosaicos territoriais com diferentes ambientes e situações de dominialidade distintas, com distintos gestores, eventualmente com mandatos de gestão sobrepostos, como unidades de conservação, terras indígenas, áreas militares e propriedades privadas. Assim, a atividade está sujeita a regulamentos de acesso e uso distintos, gerando dificuldades para que o visitante perceba e se alinhe aos requisitos estabelecidos, sendo isso uma fonte potencial de conflitos (Silva, 2013). As restrições de acesso são especialmente delicadas nos casos das unidades de conservação e, principalmente, na categoria parque, devido à peculiaridade em relação ao turismo, e, porque, via de regra, são criados em locais de excepcional beleza cênica, sendo que o impedimento do direito ao cidadão de usufruir desse patrimônio só pode existir de maneira justificada (Leuzinger, 2002; Silva, 2013).

Se, para o turismo os conflitos decorrentes das restrições de acesso costumam ser contornáveis mediante a adoção de uma política de comunicação e da gestão da visitação (Sievänen, 2004), para as populações locais, particularmente as mais tradicionais, as restrições de acesso e uso decorrentes da implantação das unidades de conservação, costumam ser mais graves. Diversos autores atribuem a fonte desses conflitos à política de conservação adotada em muitos países, inclusive o Brasil, que é baseada no modelo preservacionista americano, que tem uma abordagem segregadora, na medida em que se excluem as populações tradicionais do território (Bensusan, 2014; Diegues & Nogara, 1994; Khah et al. 2011). Paradoxalmente, sabe-se que diversos ecossistemas, notadamente os tropicais, parecem ser mais profundamente moldados pela ação humana do que aparentam (Clark, 1996; Oliveira, 2007; Oliveira & Engemann, 2012). Essa separação entre a natureza e os valores

culturais, muitas vezes intrínsecos à própria paisagem, é fonte dos mais profundos conflitos que põem em prova o próprio modelo de áreas protegidas adotado globalmente (West, Igoe, & Brockington, 2006). Tais relações são complexas, na medida em que a paisagem cultural inclui tanto o património tangível, como monumentos, ruínas, sítios arqueológicos, acidentes geográficos, dentre outros, quanto o património intangível, como saberes, crenças, tradições, enfim, valores que conectam os homens à paisagem (Zeppel, 2010).

No que tange a conflitos sociais, decorrentes da implantação de UCs, no caso brasileiro, há um agravante que decorre da questão fundiária. Algumas categorias de unidade de conservação pressupõem a posse e domínio público da terra. O processo de regularização via desapropriação das terras particulares incidentes no interior da unidade é bastante lento e costuma se arrastar por anos, mesmo no caso de posses, onde não há documentação comprovativa da propriedade. Nesses casos o proprietário ou posseiro passa a ter restrições no direito de propriedade e uso, que, se não impedem, limitam severamente o modo de apropriação dos recursos naturais, ou o uso da terra que era praticado (Rocha, Drummond, & Ganem, 2010).

Seria exaustivo e pouco produtivo apresentar todos os exemplos de conflitos que podem ocorrer desde o processo de criação até a implementação de uma unidade de conservação (Martins, 2012; Meda, 2014; Santos, 2009). A amplitude desses conflitos é de tal ordem, que, a partir deles, é possível identificar movimentos oportunistas, onde grupos de interesse exploram essa fragilidade intrínseca. Nessa condição, os grupos podem atuar como dito por Brightwell (2006) a respeito de conflitos envolvendo conservação, turismo e agricultura nos parques nacionais dos Aparados da Serra e da Serra Geral, “ora aliando-se, ora contrapondo-se na disputa da capacidade de serem funções definidoras do espaço” (Brightwell, 2006: 19).

Uma importante estratégia para se atenuar os conflitos nessas áreas passa por assegurar um forte envolvimento dos diversos atores que interatuam nessas áreas e particularmente com os associados à gestão do território. Nesse sentido o processo participativo é fundamental para a aceitação de uma área protegida na região em que está inserida. No Brasil, há um importante mecanismo que é o conselho da unidade, que pode ser consultivo ou deliberativo, conforme a categoria da UC. No país, a área ambiental foi pioneira no estabelecimento de mecanismos de participação social no processo decisório, com o advento do Conselho Nacional de Meio Ambiente - CONAMA, no ano de 1981, ainda nos idos da ditadura (Urban, 1998). A lei do SNUC incorporou essa premissa e definiu a necessidade de conselhos, que são estabelecidos de forma paritária entre representantes do governo e da sociedade civil. Estes conselhos, no âmbito federal, via de regra, contam com representantes do grupo dos usuários e demais afetados pelas unidades de conservação (ICMBio, 2014). Das 335 unidades de conservação federais, 281 dispõem de conselho, incluindo 64 dos 74 parques nacionais existentes (ICMBio, 2017). Quando promovida de forma transparente, a participação social através dos conselhos confere legitimidade à gestão e tende a dirimir os conflitos, na medida em que as posições

antagônicas são debatidas e aprofundadas dentro de um cenário cujo objetivo é a sustentabilidade e a acomodação dos interesses em prol da unidade de conservação.

Além de promover a aproximação dos atores interessados, a estratégia de participação social agrega valor também a um componente intrínseco ao ecoturismo, que é o seu caráter educativo, na medida em que promove novas ligações entre as pessoas e o meio ambiente, incluindo novas maneiras de explorar os recursos naturais e os métodos de subsistência (Su, Wall, & Ma, 2014). As áreas protegidas, tanto proporcionam esse tipo de engajamento por aproximação, quanto são campo para a prática de atividades de educação e interpretação ambiental, servindo como uma ponte para a sustentabilidade (Azeredo & Zaú, 2017). Essa faceta da educação ambiental, através do ecoturismo, ganha especial contorno quando se considera o papel das UC urbanas ou periurbanas. Dada à tendência mundial de urbanização, de se concentrarem nas cidades as riquezas, a mídia e todo o rol de tomadores de decisão, bem como a tendência de crescimento da prática de atividades de lazer e aventura na natureza, essas unidades passam a desempenhar um papel fundamental para o engajamento, uma vez que a conservação depende do apoio dos eleitores urbanos (IUCN, 2014).

### **Inserção económica das unidades de conservação no Brasil**

No Brasil, desde o início, o valor das florestas em pé, vivas, é sobrepujado por seu uso direto, ou pela transformação da terra em lavoura (Dean, 1996). Tal verdade histórica permanece perfeitamente atual, especialmente no cenário em que o país desponta como uma das principais bases para segurança alimentar do mundo (FAO, 2017). O agronegócio, que inclui para além das atividades primárias, as de transformação e distribuição, é um dos pilares da economia brasileira, sendo o setor que mais contribui para o Produto Interno Bruto, e que se manteve em alta mesmo nos recentes anos de recessão económica pelos quais passou o país (Valor Econômico, 2018).

As áreas protegidas disputam território nesse cenário. Ainda que, em diversos segmentos da atividade agropecuária, os ganhos de produtividade venham servindo para restringir o avanço das lavouras, novas terras continuam a ser incorporadas na atividade produtiva, especialmente no caso da pecuária. O Brasil é o maior exportador mundial de carne bovina (G1, 2017) e destaca-se igualmente no cenário mundial produção de grãos. A figura 2 ilustra o caso da soja, cuja área plantada continua a crescer muito significativamente (Conab, 2018).

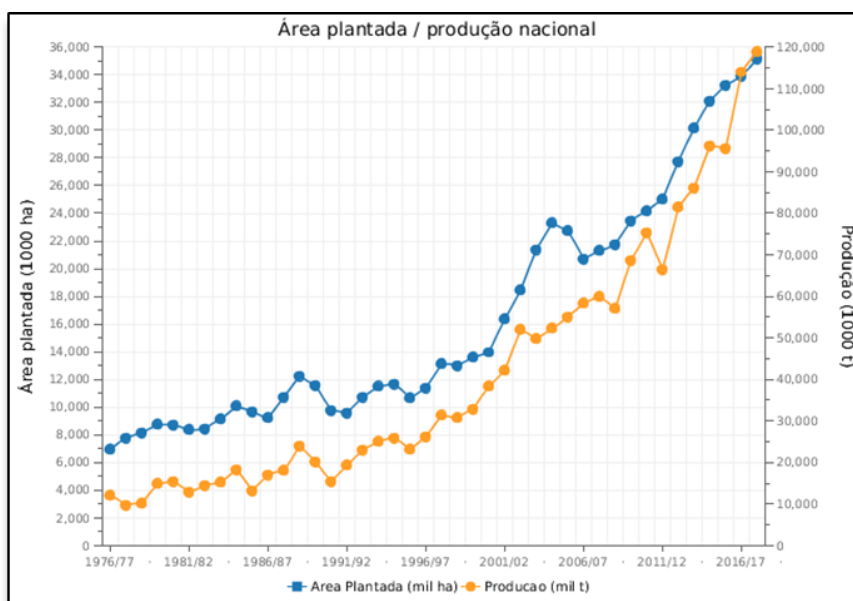


Figura 2 – Área plantada e produção de soja no Brasil, 1976 a 2017 (Conab, 2018)

A criação e implantação de unidades de conservação é uma importante ferramenta de contenção do avanço da fronteira agrícola nos limites do bioma amazônico (Ferreira, Venticinque, & Almeida, 2005) e o governo usou desse expediente, notadamente no período de 2003 a 2008 (Jenkins & Joppa, 2009). Essa estratégia fez frente ao avanço do chamado arco do desmatamento, que marca parte dos limites da expansão da fronteira agrícola no Brasil (Becker & Stenner, 2008) e impulsionou o atendimento das chamadas metas de Aichi, decorrentes da Convenção da Diversidade Biológica, da qual o país é signatário (Prates & Sousa, 2014). A figura 3, elaborada no âmbito de uma auditoria operacional sobre governança das unidades de conservação do bioma amazônico expressa a relação contida entre a criação de unidades de conservação e as taxas de desmatamento no período de 1988 a 2012 (TCU, 2012).

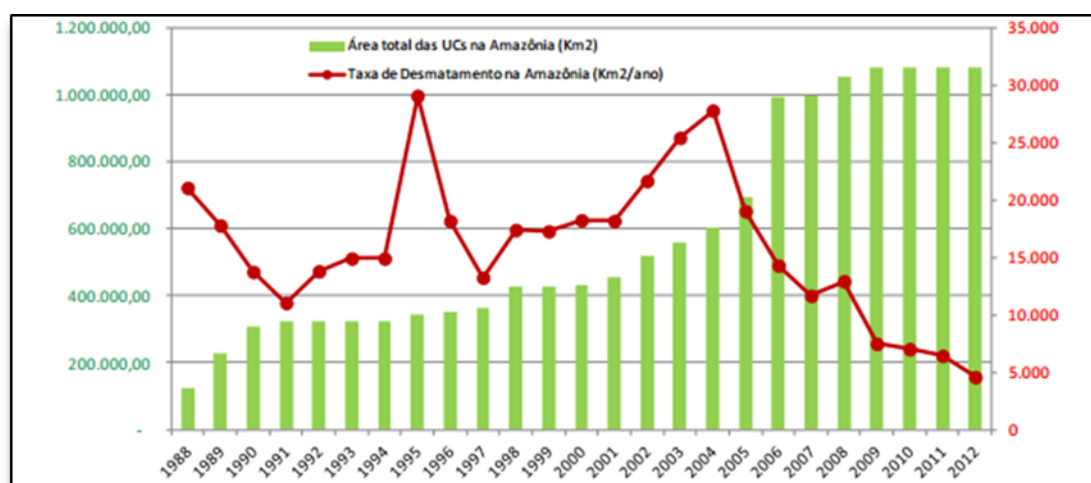


Figura 3 – Evolução da área das unidades de conservação e desflorestamento na Amazônia (TCU, 2012)



Ainda que a estratégia tenha resultado, o grande acréscimo em área não significou um proporcional acréscimo de estrutura, pessoal e meios; ou seja, dos recursos necessários para a implantação e adequada gestão dessas unidades, resultando em um quadro de carências e de baixo nível de implementação.

Comparando o Brasil a outros países, mesmo em estágio de desenvolvimento similar, o investimento em unidades de conservação é pequeno, assim como é baixa a relação entre servidores efetivos e área protegida (Medeiros & Young, 2011). Na mesma auditoria, o TCU (2012) avaliou o nível de implementação de 247 UCs federais e estaduais do bioma Amazônia, conforme expresso na figura 4, onde apenas 10 apresentam grau de implementação alto.

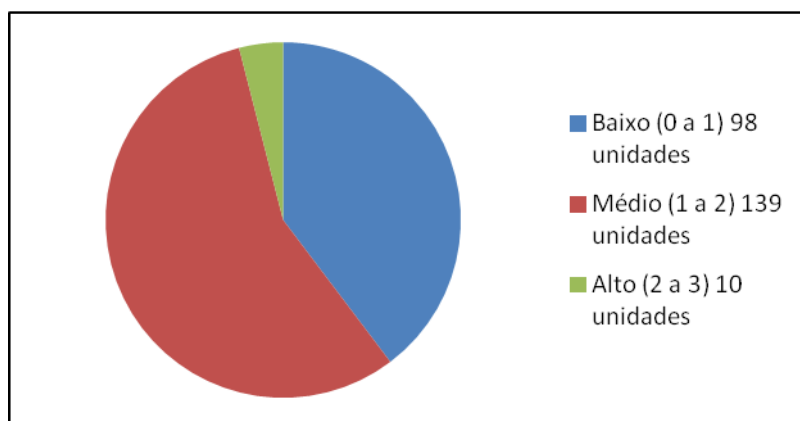


Figura 4 – Avaliação do grau de implementação de UCs na Amazônia (adaptado de TCU, 2012)

Para chegar a esse resultado foram avaliados 14 indicadores. Considerando apenas as unidades federais, plano de manejo foi o indicador que apresentou o menor índice de implementação e a estrutura física o maior, conforme expresso na figura 5.

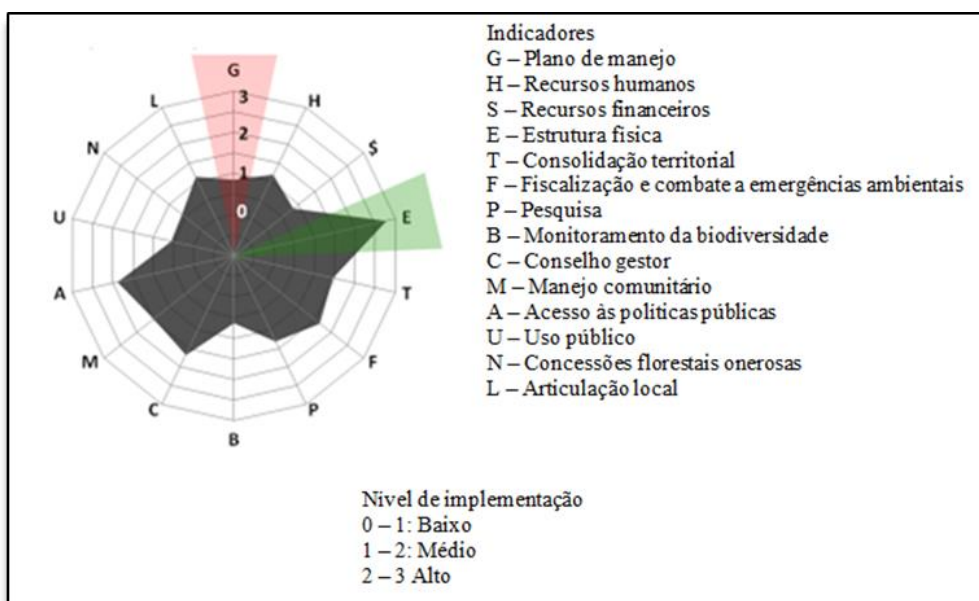


Figura 5 – Indicadores de implementação de UCs na Amazônia (adaptado de TCU, 2012)

Nesse contexto, para além das pendências para a própria sustentabilidade financeira das UCs em si, que são muitas e profundas, mas para a qual existem estratégias desenhadas e ações em curso (Dias, 2013; Godoy & Leuzinger, 2015; MMA, 2009), emerge a questão da afirmação e consolidação dessas áreas nas regiões onde estão inseridas.

Segundo Thapa (2013) as áreas protegidas em países em desenvolvimento guardam maior necessidade de promover melhorias no campo socioeconómico para as comunidades locais. Em uma visão pragmática, ou as unidades de conservação se afirmam como polos de desenvolvimento regional, gerando emprego e renda, ou estarão fadadas a terem paulatinamente seus valores erodidos, podendo mesmo desaparecer. Isso resulta porque, ainda que a função precípua de uma UC seja a conservação da natureza, ela não está desvinculada do território em que se insere, e a promoção do desenvolvimento sustentável a partir dos recursos naturais também está no rol de seus objetivos, realidade que se impõe especialmente frente ao quadro socioeconómico brasileiro.

Com fundamento nessa lógica, para as unidades de conservação do grupo de uso sustentável, é intrínseca aos seus objetivos de criação, a exploração sustentável de seus recursos, conforme cada categoria e suas vocações, incluindo a visitação e a atividade turística. Nesse ponto há que se destacar o legado de Chico Mendes (1944 – 1988), ativista que, a partir do universo dos seringais do Acre, conseguiu levar ao mundo a bandeira do valor da floresta em pé e o protagonismo das populações tradicionais, extrativistas, nesse processo. Por contrariar importantes interesses dos latifundiários da região, acabou assassinado (Ventura, 2003). Não por acaso, o Instituto responsável pela gestão das unidades de conservação no Brasil, ganhou o seu nome ao ser criado no ano de 2007.

Já para o grupo das unidades de proteção integral, as possibilidades são mais restritas, especialmente para as Reservas Biológicas e Estações Ecológicas, onde a visitação pública é proibida, exceto quando com objetivo educacional. Assim, nesse grupo, restam os Parques, Monumentos Naturais e Refúgios de Vida Silvestre como categorias aptas para exploração turística, ainda que sujeitas às condições e restrições estabelecidas nos respectivos planos de manejo, às normas estabelecidas pelo órgão responsável por sua administração e àquelas previstas em regulamento. Juntas, as UCs destas categorias correspondem, no âmbito federal, a cerca de 22% do território total protegido, sendo que desse total, aproximadamente 70% é relativo a área dos Parques Nacionais. Assim, mesmo com esse quadro de baixo nível de implementação, de investimento e de servidores, os parques têm um papel fundamental para o desenvolvimento do turismo no país.

### **Potencial económico das unidades de conservação no Brasil**

As unidades de conservação, em geral, e os parques, em particular, têm potencial de impactar positivamente a economia dos locais onde estão inseridos. Os visitantes gastam dinheiro em itens como taxas de entrada, acomodação, atrativos e atividades de animação turística, combustível, alimentos, bebidas, material desportivo, entretenimento, lembranças, dentre

outros itens. Os parques também podem contribuir para economia através da geração de empregos diretos e indiretos, operações e atividades próprias e despesas de capital, influenciando o desenvolvimento económico, especialmente em serviços de apoio ao turismo. O capital que ingressa na economia é redistribuído por meio da compra de bens e serviços, dinamizando a economia local e regional (Fish, 2009).

Visando avaliar os benefícios económicos dos parques nas economias locais, o Serviço Nacional de Parques dos EUA desenvolveu uma ferramenta denominada *Money Generation Model* - MGM, já em uma segunda versão, MGM2 (Fish, 2009). A ferramenta vem sendo adaptada e testada em diversos locais do mundo com sucesso, estimando com relativa precisão o impacto económico de uma AP (Kumar & Hussain, 2014; Mirosław, Bernadetta, & Robert, 2016; Siltanen, 2017).

No Brasil o modelo foi usado em um estudo sobre a contribuição das unidades de conservação brasileiras para a economia nacional (Medeiros & Young, 2011). Esse estudo teve um caráter abrangente, incluindo outras vertentes económicas além do turismo. Recentemente, o ICMBio publicou um estudo atualizado sobre a contribuição do turismo em unidades de conservação federais para a economia brasileira, considerando o efeito dos gastos dos visitantes no ano de 2017 (Souza & Simões, 2018). O estudo é uma revisão atualizada de um dos temas tratado no trabalho de Souza (2016) e utiliza a metodologia MGM2 adaptada.

A visitação nas unidades de conservação passou a ser contabilizada a nível nacional a partir do ano 2000. Desde então, a visitação vem crescendo ano a ano. Isso decorre tanto da melhor estruturação das UCs, quanto do maior esforço empreendido na contabilização dos visitantes. A figura 6 apresenta o crescimento do número de visitantes nas unidades de conservação federais.

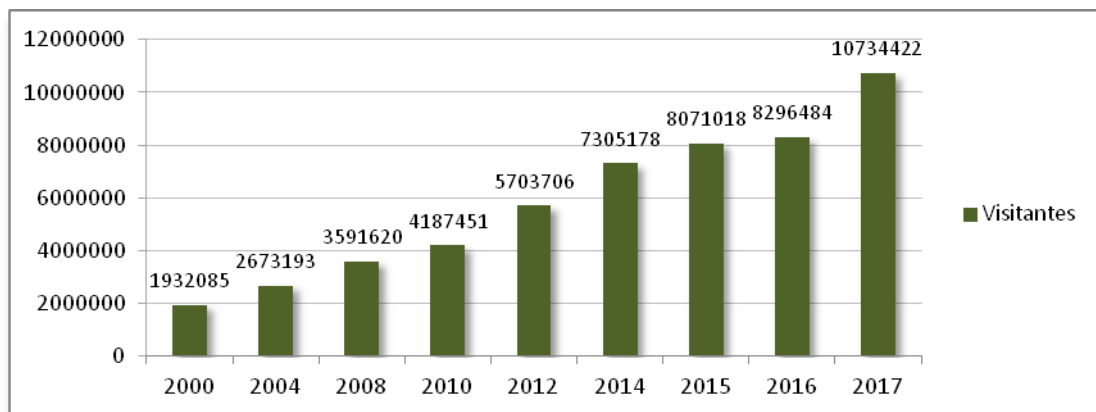


Figura 6 – Crescimento da visitação nas unidades de conservação federais (Souza & Simões, 2018)

A visitação é heterogênea e fortemente concentrada em dois parques nacionais, Tijuca e Iguaçu, que contabilizaram, em 2017, respetivamente 1,7 e 3,2 milhões de visitantes, praticamente 50% da visitação total.

Os resultados do estudo de Souza & Simões (2018) apontam que os visitantes gastaram cerca de 445 milhões de euros nos municípios de acesso às UCs. A contribuição total desses gastos para a economia nacional foi de cerca de 80 mil empregos, 489 milhões de euros em renda, 689 mil milhões de euros em valor agregado ao PIB e 1,9 mil milhões de euros em vendas<sup>2</sup>. Considerando os dados contidos na pesquisa anual sobre o impacto económico do turismo, promovida pelo Conselho Mundial de Viagens e Turismo para o Brasil, também com os dados do ano de 2017 (WTTC, 2018), pode-se inferir que as unidades de conservação contribuem com apenas 0,61% do PIB do turismo. Ainda que esse número seja relativo, considerando os limites dos dois estudos e que seja decorrente de uma conta de aproximação, tal resultado expressa uma contribuição modesta, considerando que o país ocupa o primeiro lugar no ranqueamento de competitividade no quesito recursos naturais, conforme estudo promovido pelo Fórum Económico Mundial (WEF, 2017). Nas palavras dos autores: "O país é abençoado com os maiores e mais diversos recursos naturais do planeta. Também tem recursos culturais muito fortes". Não obstante esse potencial, o país ocupa a 27ª posição global no mesmo *ranking*.

Do ponto de vista do ICMBio, uma das possíveis causas é uma visão ultrapassada em relação ao turismo (Souza, 2016). O autor aponta que, apesar do fato de que a visitação é uma missão fundamental do ICMBio, nos últimos 30 anos, o turismo tem sido percebido como um agente negativo de mudança. Souza (2016:31) considera ainda que: "a combinação de falta de apoio social e restrições orçamentárias também criou um ciclo vicioso que impediu o crescimento da visitação e o apoio a áreas protegidas".

A frase atribuída ao filósofo grego Aristóteles - "Devemos tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais, na medida de sua desigualdade" - ajuda a entender outro ponto, que diz respeito à própria organização interna do Instituto. Considerando o grande déficit de meios, não há uma cultura de priorização para tratamento de diferentes unidades em circunstâncias distintas. A realidade do país por si só, pelas dimensões e pelos contrastes socioeconómicos que apresenta, impõe a necessidade de conferir diferentes olhares do ponto de vista da gestão, considerando os resultados desejáveis e possíveis para a realidade de cada UC. No entanto, para unidades com diferentes graus de amadurecimento e inserção regional, é dado o mesmo grau de prioridade na repartição de recursos e meios, em nome de uma suposta isonomia que não se confirma na realidade. A priorização de ações e investimentos em unidades que tenham mais chances de se viabilizar ambiental e socialmente, deveria ser considerada, uma vez que o sucesso dessas teria um efeito positivo para o sistema no seu todo.

Além dos temas já tratados, resumidamente, outras questões importantes do ponto de vista da gestão, que já vêm sendo trabalhadas e precisam ser aprimoradas para modernização e para obtenção de resultados mais efetivos da gestão, dizem respeito: i) ao aprimoramento das

---

<sup>2</sup> Valores em euros a partir de valores em reais do Brasil, convertidos pela cotação oficial do Banco Central brasileiro, em 18/08/2018.

pesquisas e da aplicação dos resultados dessas na gestão; ii) à gestão integrada das unidades, tanto entre si (gestão de mosaicos, núcleos de gestão integrada), quanto com outros entes interessados (cogestão); iii) a parcerias em geral; ao uso de tecnologias; à capacitação de gestores; iv) a ações de comunicação e engajamento da sociedade; v) à valorização e monetarização dos serviços ambientais prestados; vi) ao aprimoramento das técnicas de restauração e manejo ambiental; vii) aos arranjos económicos como fundos fiduciários e de apoio, dentre outros. Uma medida importante foi recentemente adotada com a promulgação da nova lei de compensação ambiental, que promete destravar a aplicação dos recursos decorrentes de empreendimentos causadores de impacto ambiental que afetam as unidades de conservação (Brasil, 2018). Apesar de sua natureza ligada à degradação ambiental, essa é uma importante fonte de recursos para as unidades de conservação.

Do ponto de vista do uso público, melhorar a atratividade, ampliando as oportunidades de recreação, aumentando o número de visitantes conforme o potencial de cada unidade, implementando facilidades e melhorando a acessibilidade de forma integrada às políticas de turismo nacionais e regionais parece ser a chave para o maior pertencimento perante a população e afirmação económica, com vistas à consolidação das unidades de conservação.

## **2.4 PERCURSOS PEDESTRES (CARACTERIZAÇÃO/TIPOLOGIAS)**

*Caminante, son tus huellas el camino, y nada más;  
caminante, no hay camino, se hace camino al andar.  
Al andar se hace camino, y al volver la vista atrás  
se ve la senda que nunca se ha de volver a pisar.  
Caminante, no hay camino, sino estelas en la mar.*  
Antonio Machado Ruiz

### **Caracterização**

Caminhar é uma prática tão antiga quanto a humanidade. Conforme os pontos de interesse, as ligações territoriais se estabeleceram. Com a progressão histórica do uso, alguns antigos trilhos transformaram-se nas estradas modernas (Alcock, Bodel, & Talbert, 2012; French, 1998; Snead, Erickson, & Darling, 2009). Trilhos e rotas tradicionais são utilizados desde tempos ancestrais também para o turismo e a recreação, notadamente para o turismo sagrado ou de saúde (Timothy & Boyd, 2015).

No decorrer dos séculos XIX e particularmente no XX, com a expansão da prática do montanhismo, tanto nos países europeus (Hoibian, 2006; Holt, 2008), quanto no resto do mundo – dentro do que Ellis (2001) denominou de "Novo imperialismo" onde as montanhas foram consideradas como fronteiras abertas a toda a gama de preocupações políticas, económicas e pessoais que impulsionaram a exploração geográfica, a serviço da expansão

colonialista – os percursos passam a ganhar uma nova lógica. Percorrer trilhos nessa altura era algo intimamente ligado ao montanhismo, sendo que os trilhos eram usados para acesso às vias de escalada que permitiam a ascensão aos cumes. Hoje os trilhos são importantes em todas essas dimensões, como caminhos lineares destinados ao transporte, como atrativo turístico, de lazer e meio de acesso, mas também elemento importante de conservação para o ambiente natural e cultural e fonte de desenvolvimento regional, por meio da geração de renda e de melhoria da qualidade de vida das populações locais, pela geração de novos empregos e para desfrute e lazer (Timothy & Boyd, 2015).

Enquanto uma rota é uma ideia abstrata, uma ligação de pontos de interesse naturais ou culturais, que por guardarem similaridades entre si formam um itinerário temático, um trilho é concreto. Na definição do dicionário Aurélio da língua portuguesa, trilha – como são tratados os percursos pedestres ou trilhos no Brasil – é um “caminho rústico, normalmente estreito e repleto de obstáculos: trilha na mata” (Ferreira & Ferreira, 2010).

Percorrer trilhos é a forma mais básica e popular de se interagir com o ambiente. Por aproximar as pessoas da natureza, as caminhadas agregam valores estéticos (paisagísticos) e culturais (patrimoniais), promovem a melhoria da saúde e do bem-estar pela atividade física e pelo relaxamento e induzem doses de desafio psicológico, conforme o nível de dificuldade do trilho (Kastenholz & Rodrigues, 2007). Os trilhos promovem uma oportunidade de integração com a natureza a tal nível que, para muitos, se torna uma verdadeira experiência espiritual (Bryson, 1988; Coelho, 1999; Strayed, 2012). Por isso as caminhadas por trilhos estão se tornando cada vez mais populares em todo o mundo.

A popularização dos trilhos enquadra-se em um processo transformador, em curso na sociedade, que implica em um estilo de vida mais saudável, com mais prática de exercícios físicos, alimentação balanceada e maior contato com a natureza. Essas novas práticas refletem-se também no turismo e na recreação, mediante a busca de atividades mais experienciais e saudáveis (De Oliveira-Matos, Chim-Miki, Mediana-Brito, & Batista-Canino, 2017).

Do ponto de vista do turismo e da recreação na natureza, há diversas definições para o termo trilho, que variam conforme quem a estabelece e o propósito com que são aplicadas (Moore & Shafer, 2001). Normalmente enfatiza-se a sua localização em áreas protegidas e em sítios naturais ou culturais e que se destinam à circulação de pessoas a pé, de bicicleta ou a cavalo, excluindo-se, portanto, veículos motorizados, apesar do termo também ser utilizado para caminhos de veículos todo terreno (Timothy & Boyd, 2015).

Um trilho também pode estar situado em área urbana, condição que tem se popularizado, servindo como ferramenta de intervenção paisagística associada aos chamados corredores verdes (Fabos & Ahern, 1995; Hellmund & Smith, 2006). Estes corredores verdes (*greenways*) são geralmente implantados em faixas de terra abandonadas, como por exemplo, junto a antigas ferrovias e canais e são usualmente projetados para incluir trilhos multiuso, que oferecem oportunidades de recreação, atividade física e transporte, com impactos na

mobilidade urbana (Lindsey, Wilson, Anne Yang, & Alexa, 2008). Estamos perante meios inovadores de lidar com a expansão e revitalização de áreas urbanas e com a reutilização de terras degradadas (Flink, Olka, & Searns, 2001). Funcionam ainda para a conservação da natureza, formando corredores para a vida silvestre, ligando áreas verdes (Angold *et al.*, 2006; Aronson *et al.*, 2017).

Nesse ponto destaca-se uma das dimensões mais importantes que caracterizam os trilhos, que é o de servir para a conservação da natureza. Quando adequadamente planejados, os trilhos podem funcionar como corredores ecológicos que unem fragmentos florestais, gerando níveis de conectividade a ponto de permitir o fluxo da vida silvestre (Forero-Medina & Vieira, 2007). De realçar que os trilhos são usados por alguns animais como percursos privilegiados, em particular durante a noite.

Nos EUA, os trilhos estão entre as categorias de área protegida administradas pelas instituições responsáveis pela conservação da natureza. Lá é garantida pela legislação (*National Trails System Act*) uma faixa de, até 400m, para cada lado dos principais trilhos que, dentre outras funções, cumpre essa de corredor ecológico (NPS, 2018).

No Brasil, os corredores ecológicos, ainda que não especificamente associados aos trilhos, estão previstos na lei do SNUC, para conexão de UCs. Nesse pormenor, a legislação brasileira é particularmente favorável, pois impõe formas de áreas protegidas como Áreas de Preservação Permanente e Reservas Legais em propriedades particulares, conforme previsto no Código Florestal Brasileiro (Lei n.º 12.651/ 2012).

Dentro dessa abordagem, os trilhos podem ajudar as políticas de conservação na escala da paisagem (Rottle, 2006). Ballantyne & Pickering (2015), ao fazerem uma revisão da literatura considerando diversos trabalhos referentes a impactos negativos dos trilhos para a conservação, constaram que há uma predominância na avaliação de impactos à escala local. Estes trabalhos normalmente referem-se ao trilho em si, ou a curtos gradientes a partir da borda dos trilhos. Comumente, referem-se a impactos localizados, como mudanças na composição e na estrutura da vegetação, alargamento dos trilhos, erosão e compactação do solo (Ballantyne & Pickering, 2015). Trilhos formais e devidamente sinalizados evitam a proliferação de trilhos informais, comuns em áreas protegidas e que são fonte de significativos impactos decorrentes do processo de fragmentação (Leung, Pickering, & Cole, 2012). Outros benefícios para a conservação proveniente dos trilhos advêm do processo de participação e engajamento da população, que ao percorrerem os trilhos ajudam a dar bom uso à área, afastando usos inapropriados, como os praticados por muitos caçadores, coletores de plantas, dentre outros. Os trilhos são instrumentos de proteção ativa do território, pois onde passa um caminho e, na medida em que esse caminho é frequentado, o território está sujeito a monitorização contínua (Club Alpino Italiano, 2010).

Uma segunda dimensão fundamental dos trilhos é a económica. Como destaca Stender (2017), os trilhos podem gerar benefícios económicos significativos. Embora exista o potencial para que os trilhos funcionem como agentes de promoção do desenvolvimento turístico no Brasil, há

escassez de estudos sobre o tema (De Oliveira-Matos *et al.* 2017). Porém, a nível mundial, há diversos estudos que ajudam a atestar os benefícios socioeconómicos decorrentes da implantação de trilhos (Fernández, Riveiro & Bande, 2018; FFrandonnee, 2017; Gobierno de España, 2014; Jenson & Scoresby, 2015; Tomes & Knoch, 2014; TRACES TPi, 2011; Weed *et al.*, 2014). Em geral esses estudos apontam para vários efeitos positivos, entre os quais: i) criação de novos empregos e prestação de serviços; ii) maior atratividade para visitantes; iii) impacto geral nos negócios com elevação de receitas e salários, incluindo um efeito cascata na economia local; iv) aumento na arrecadação de taxas e impostos; v) valorização imobiliária.

O impacto económico dos trilhos é maior quando estes são conectados a localidades que disponibilizem serviços aos usuários, incluindo restaurantes, mercearias, alojamento, guias turísticos e lojas especializadas. Essa conexão pode ocorrer diretamente através de saídas no trilho que o ligam a vilas e centros comerciais, bem como por meio de pontos com acessibilidade a transporte entre uma cidade e o trilho. Isso é importante, pois o impacto económico de um trilho é maior conforme sua capacidade de atrair usuários de pernoite, uma vez que o alojamento muitas vezes representa a maior proporção das despesas de viagem (Campos Inc, 2009).

Como exemplo, em Espanha, para o ano de 2014, o impacto económico direto do programa *Caminos Naturales* foi estimado em 160 milhões de euros, o que somado ao impacto indireto chega a 250 milhões de euros, representando 0,025% do PIB espanhol (Gobierno de España, 2014). Acresce que, segundo a mesma fonte, mais de 70% do impacte económico do programa beneficia a economia local dos municípios por onde passam os percursos. Estima-se que apenas o Caminho de Santiago (32 itinerários que superam 11.000 km de trilhos que confluem para Santiago de Compostela, na Galiza), tenha contribuído com 100 milhões de euros, gastos por 277.854 peregrinos no ano de 2016 (El Progreso, 2017), cerca de 50.000 desses peregrinos advindos pelo chamado Caminho Português (Faro de Vigo, 2016).

Uma terceira importante dimensão dos trilhos é que eles são ferramentas de recreação em contato com a natureza. Como tal, mais do que um produto turístico, ou do que um instrumento de educação ambiental, eles têm uma natureza especial, pois situam-se na interface da relação do indivíduo com a natureza num contexto de liberdade. A ideia de se caminhar por lazer, de forma contemplativa, está associada a uma busca, uma reconexão do cidadão urbano com a natureza. Uma volta à simplicidade do campo, na forma mais primitiva de se interagir com a natureza, andando.

A caminhada recreativa é considerada uma atividade bastante diversificada e dinâmica (den Breejen, 2007), no entanto, conforme Kay & Moxham (1996), andar não é tanto um fim em si, mas sim um meio para fins complexos, para experiências mais abrangentes.

Assim, a intermediação da relação entre o caminhante e o caminho deve ser regida tomando-se em consideração esse contexto. Preliminarmente, deve-se reconhecer que, por se tratar de indivíduos, há um amplo espectro de motivações e necessidades por parte dos praticantes. Para que essas expectativas se traduzam em experiências significativas do ponto de vista dos



usuários, devem-se combinar adequadamente os atributos dos distintos lugares, os benefícios esperados e o tipo e a quantidade de serviços disponíveis (Argentina, 2010).

### Tipologias

Há diversas formas, sistemas e modalidades de classificação de trilhos. Tipo, categoria, formato, classe de uso, grau de dificuldade, extensão e abrangência são alguns desses parâmetros. O primeiro e fundamental parâmetro diz respeito ao tipo de trilho, que em geral corresponde à superfície predominante do trilho.

Para o Serviço Florestal Americano, há trilhos terrestres, aquáticos e de neve (USDA Forest Service, 2008). Os percursos terrestres são os mais comuns, mas os trilhos aquáticos também são populares, oferecendo aos usuários oportunidades de recreação em superfície aquática (podendo haver lanços em terra), seja embarcado ou mesmo em marcha aquática. Trilhos subaquáticos utilizados em atividades de mergulho são enquadrados como trilhos aquáticos (ICMBio, 2018c). Trilhos em neve ou gelo não ocorrem no Brasil, mas são populares nos países onde isso é possível, utilizando-se frequentemente esquis ou raquetas de neve.

Na Irlanda, os trilhos são classificados em primeira mão pela categoria, que se relaciona com o tipo e o uso, sendo descritos a caminhada a pé, a bicicleta, a montaria a cavalo, os trilhos aquáticos e os de uso compartilhado (NTO, 2012). Muitos desses trilhos também são percorridos com patins e *skates*.

Existe uma miríade de termos para classificar e segmentar trilhos terrestres, de tal forma, e com tal abrangência que, respeitadas algumas exceções, a reprodução desses termos mais ajuda pela coletânea de informação do que pelo significado intrínseco. Pode-se citar como exemplo alguns adjetivos que costumam acompanhar os trilhos terrestres: rural, urbano, costeiro, natural, alpino, de montanha, turístico, ecoturístico, histórico, temático, equipado, de saúde, religioso, de corrida, de aventura, de jovens, entre outros.

Uma divisão importante que decorre de uma visão mais abrangente da atividade de turismo e recreação na natureza foi desenvolvida na década de 1970, quando o Serviço Florestal dos EUA – USDA Forest Service, desenvolveu uma metodologia de apoio ao planejamento de áreas protegidas, denominada *Recreation Opportunity Spectrum*, Espectro de Oportunidade de Recreação – ROS na sigla em inglês. A premissa do ROS é de que, ao considerar oportunidades para recreação ao ar livre, as pessoas fazem escolhas sobre as atividades em que desejam se engajar, conforme as condições de recreação oferecidas e tipos de experiências que podem ser encontradas. Assim, uma oportunidade para o visitante é determinada: (i) pela qualidade do que está disponível na natureza com a vegetação, a paisagem, a topografia, e os cenários; (ii) pela qualidade associada ao uso recreativo (níveis e tipos de uso, presença de outros visitantes); e (iii) pelas condições fornecidas pela área protegida, como infraestrutura e regulamentos. Combinando variações dessas qualidades e condições, a gestão pode fornecer uma gama de oportunidades para os usuários. O ROS (USDA Forest Service, 1982) considera um espectro de oportunidades recreativas com seis

classes, a saber: (i) Primitivo (*Primitive*); (ii) Semi-Primitivo Não-Motorizado (*Semi-Primitive Non-Motorized*); (iii) Semi-Primitivo motorizado (*Semi-Primitive Motorized*); (iv) Natural acessível (*Roaded Natural*); (v) Rural (*Rural*); e Urbano (*Urban*). A figura 7 apresenta as seis classes em que é dividido o espectro de oportunidades de recreação.

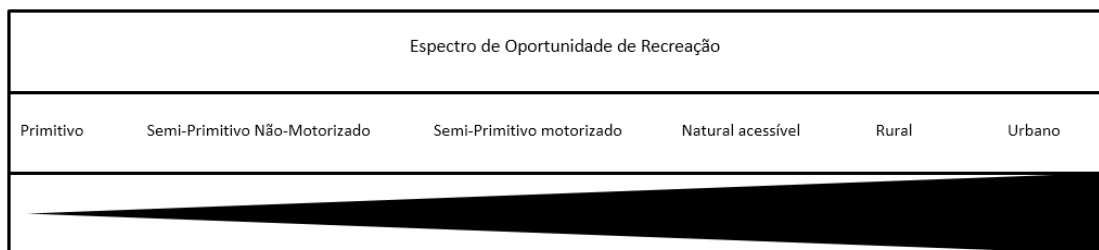


Figura 7 – Classes do espectro de oportunidades de recreação (Adaptado de: USDA Forest Service, 1982)

Para cada classe de oportunidade recreativa é possível definir vários parâmetros, conforme a configuração de aspetos biofísicos, sociais e de gestão (Clark & Stankey, 1979).

A caminhada é uma atividade que pode ocorrer em todos os espectros de oportunidade. No caso dos trilhos recreativos, seguindo essa mesma lógica, também é possível diferenciá-los por classes. Essas classes, que vão de mínima a alta intervenção, expressam o grau de desenvolvimento dos percursos (ou trecho de percurso). A tabela 2 apresenta a matriz de correlação entre o ambiente encontrado, a classe do trilho e o espectro ROS correspondente.

Quadro 2 – Matriz de correlação entre o ambiente encontrado, a classe do trilho e o espectro ROS correspondente.

(Adaptado de: USDA Forest Service, 2008)

ATRIBUTO DOS TRILHOS	TRILHO CLASSE 1 MÍNIMA INTERVENÇÃO	TRILHO CLASSE 2 MUITO BAIXA INTERVENÇÃO	TRILHO CLASSE 3 BAIXA INTERVENÇÃO	TRILHO CLASSE 4 MÉDIA INTERVENÇÃO	TRILHO CLASSE 5 ALTA INTERVENÇÃO
<b>Ambiente e experiências recreativas (ROS)</b>	- Natural e não modificado - ROS: em geral Primitivo a Natural com acesso	- Não modificado na sua essência - ROS: em geral Primitivo a Natural com acesso	- Em princípio não modificado - ROS: em geral Primitivo a Natural com acesso	- Pode estar modificado - ROS: em geral Semi-Primitivo a Rural	- Pode estar altamente modificado - ROS: em geral Natural com acesso a Urbano - Normalmente associado aos centros de visitantes e sítios recreacionais de alta utilização

Outra abordagem para a diferenciação dos trilhos é pela sua forma e extensão. O Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade lançou, em 2018, um manual de sinalização de trilhos que apresenta a classificação de trilhos quanto a seu formato e extensão, como mostrado no quadro 3 (ICMBio, 2018c).

Quadro 3 – Classificação de trilhos quanto a seu formato e extensão (ICMBio, 2018c)

<b>Ponto de acesso:</b> Ponto da trilha com acesso a transporte rodoviário ou fluvial, que pode ser utilizado para iniciar ou finalizar uma atividade na trilha. São os pontos que deverão ser sinalizados com placas de entrada de trilha, e onde poderão ser oferecidas facilidades aos usuários, como estacionamento e banheiros.
<b>Travessias:</b> Trilhas que cruzam uma determinada região ou unidade de conservação, entre dois pontos de acesso servidos por transporte motorizado.
<b>Trilhas lineares:</b> Trilhas que iniciam e terminam no mesmo ponto, permitindo acesso a um destino, mas exigindo que o visitante retorne pelo mesmo percurso de ida. Também conhecidas como trilhas “bate e volta”.
<b>Trilhas circulares:</b> Trilhas que iniciam e terminam no mesmo ponto de acesso, passando por um ou mais destinos com um percurso que não se repete.
<b>Trilhas em oito:</b> Trilhas que, como as circulares, também iniciam e terminam no mesmo ponto de acesso seguindo um percurso sem repetição de caminho, mas possuem um ponto de cruzamento central, permitindo que sejam realizados dois percursos pelos visitantes, um mais curto e outro mais longo.
<b>Circuitos:</b> Redes de trilhas em uma determinada unidade de conservação ou região, com um ou mais pontos de acesso e que possibilitam diversas opções de percurso.
<b>Trilhas com pernoite:</b> Trilhas com tal extensão que não possam ser realizadas em apenas um dia de caminhada, exigindo que o visitante realize pelo menos um pernoite na trilha. Como regra geral, considera-se que uma distância entre 15 e 20 km é razoável para um dia de caminhada. No entanto, em áreas de montanha e outros locais de relevo muito acidentado, recomenda-se planejar para um dia de caminhada uma extensão de trilha da ordem de 10km.
<b>Trilhas de longo curso:</b> Trilhas com mais de 100 km de extensão, cruzando e conectando unidades de conservação de diferentes categorias e esferas de governança. Geralmente exigem mais de 5 dias corridos para que sejam completadas, com diversos pernoites intermediários”.

O conceito dos trilhos quanto à sua forma e extensão é importante, especialmente na sua fase de planejamento. Sabe-se que a qualidade dos trilhos e as facilidades existentes têm o maior efeito no número total de visitantes (Campos Inc, 2009). Porém, como fundamentado no ROS (Clark & Stankey, 1979), o planejamento deve existir para atender às variadas expectativas dos usuários, para proporcionar os benefícios esperados. Um dos principais pontos relacionados com a expectativa dos usuários, diz respeito à sua disponibilidade e intenção. Assim, pode-se considerar que a principal classificação que se estabelece é quanto à abrangência do trilho, um conceito que varia conforme o país que o adota e a filosofia que suporta os trilhos.

Uma definição de trilho proveniente da Itália – trilho é um caminho com piso natural formatado pela passagem de pedestres e animais (Club Alpino Italiano, 2010), ajuda a resgatar a dimensão orgânica dos trilhos. Em diversos casos, muito antes de serem planejados e programados, eles foram se formatando pela simples passagem das pessoas (e animais) ao longo do tempo. De um modo geral, até o século XIX, com exceção de poucas estradas carroçáveis, era o que se tinha como infraestrutura de transporte para as pessoas. Ao passo que foram sendo incorporados na dimensão do turismo e do lazer, grupos de caminhada, excursionismo, montanhismo, ou qual seja a denominação local, passaram a se estruturar e organizar a atividade de caminhada. Com o tempo, esses grupos excursionistas foram se aglutinando através de federações, como é o caso da maior parte dos países europeus. Sempre muito próximos da administração das áreas protegidas, as federações ajudaram a moldar a organização da atividade de caminhada em cada país e entre os países.

A *Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada* foi fundada no ano de 1922 (FEDME, [s.d.]), a *Federazione Italiana Escursionismo* data do ano de 1927 (Soave, 2010), a Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal foi fundada em 1945 (FCMP, [s.d.]). A Associação de clubes de montanha e caminhadas alemães - *Verband Deutscher Gebirgs- und Wandervereine* é a mais antiga destas, data de 1883 (DeutscherWanderverbandes, 2009). Nos EUA, ao final do século XIX, também havia uma profusão de clubes excursionistas, que tinham forte envolvimento com a política de conservação e a administração das florestas e parques nacionais e estaduais, a ponto do governo assumir parte da regulamentação da atividade (Nye, [s.d.]). Movimentos semelhantes ocorreram na Austrália, no Canadá, na Argentina e em diversos outros países.

No Brasil, o primeiro clube foi o Centro Excursionista Brasileiro, fundado no ano de 1919 (CEB, [s.d.]). A Confederação Brasileira de Montanhismo e Escalada só veio a ser organizada no ano de 2004 (CBME, 2016).

Esse movimento de expansão gradual e contínua do excursionismo/montanhismo levou de uma atividade restrita às elites do século XIX a um fenômeno de massas, nos anos 1970 (Chamberlin, 2014). No processo de evolução em direção ao mercado de consumo, a caminhada foi deixando de ser enquadrada puramente como uma atividade desportiva, para incorporar conotações culturais, ambientais, educacionais e turísticas (De Oliveira-Matos *et al.* 2017). Assim, a lógica de organização dos percursos reflete de certa forma todo esse processo.

Na Europa, que se organizou nesse molde de federações desportivas nacionais, predomina a classificação dos trilhos por sua abrangência. Os trilhos são classificados como de longo curso, de pequeno curso, ou como trilhos locais. Vários países têm especificidades próprias referentes ao tamanho/distância para classificação dos trilhos, mas a lógica central costuma ser a mesma.

Em Portugal continental, onde o registo e a homologação de uma parte significativa dos percursos são feitos pela Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal, os percursos são divididos em Pequena Rota (PR), com até 30 km de extensão e Grande Rota (GR), aqueles com mais de 30 km (FCMP, [s.d.]).

Na Espanha, os percursos, que estão a cargo da FEDME, são classificados como *Gran Recorrido* (GR), que são aqueles com mais de 50 km, *Pequeño Recorrido* (PR), que têm entre 10 e 50 km, e *Sendero Local* (SL) que têm menos de 10 km (FEDME, [s.d.]).

Na França, a *Fédération Française de la Randonnée Pédestre*, que gere a atividade, não precisa a quilometragem, mas divide os percursos entre os trilhos de *Grande Randonnée* (GR), que são os cursos de vários dias ou semanas e que podem cruzar várias regiões, os *Grande Randonnée de Pays* (GRP), que são, em geral, circuitos percorridos também em vários dias, porém restritos a uma única região e os *Promenade et Randonnée* (PR), que são trilhos para serem percorridos em algumas horas, ou em um dia, no máximo (FFRandonnée, [s.d.]). Esses trilhos menores normalmente estão associados a iniciativas de vilas e pequenas localidades,

para valorização de seus atrativos e atendimento da procura local. Estes trilhos, podem ter sobreposições e estar articulados com os trilhos maiores.

Na lógica inversa, o ideal é que os trilhos de longo percurso sejam compostos por diversas seções, inclusive trechos de trilhos de pequeno curso, de forma que os usuários tenham opções e possam fazer um roteiro articulando segmentos e trechos, inclusive com acesso a pernoite nas localidades porventura existentes ao longo do percurso.

Atualmente a França conta com cerca de 90.000 km de trilhos, entre GR e GRP, e mais 30.000 Km de trilhos em PR (FFRandonnée, [s.d.]). Portugal conta com aproximadamente 5.800 Km em PR, e 2.800 Km em GR (FCMP, [s.d.]). A Espanha apresenta uma rede de 60.000 Km de trilhos sinalizados, dos quais 31.000 Km são GR (Gobierno de España, 2014).

Diversos países da Europa, como Bélgica e Holanda, adotam classificação semelhante. A Itália, onde os percursos são geridos pelo *Club Alpino Italiano*, detém também uma rede de cerca de 60.000 Km de trilhos sinalizados. Eles são classificados entre os Trilhos de Longo Percurso, com muitos dias de caminhada e centenas de quilômetros, Trilhos de Médio Percurso, que podem durar vários dias (geralmente 3-7) e têm comprimento de 40 a 100 km, e Itinerários de Curta Distância, considerados aqueles de duração máxima de 1-3 dias da marcha. No plano nacional italiano, os trilhos são subdivididos respectivamente por zona (equivalente à província ou região), área e setor (Club Alpino Italiano, 2010).

Já no Reino Unido, diferentes agências são responsáveis por criar, manter e promover os trilhos, sem uma coordenação central. Entretanto, lá existem os trilhos nacionais (*National Trails*), na Inglaterra e País de Gales, que têm status legal especial e que recebem financiamento de agências do governo central, formando um conjunto de 16 trilhos, perfazendo cerca de 4.000 Km. As *Great Trails* da Escócia são um conjunto de 20 rotas de longa distância que se estendem por mais de 2.000 km. Estima-se que no total existam 25.000 km de trilhos em todo o Reino Unido (LDWA, [s.d.]).

O conjunto dos principais trilhos de cada país europeu é integrado em uma rede continental de percursos os chamados *E-Paths*. Eles são sinalizados conforme o modelo local de cada país, acrescido de um escudo azul com as estrelas amarelas da Europa, no meio da qual está a letra “E”, e o número correspondente ao caminho. Juntos os 12 *E-Paths* somam 62.750 Km.

Os trilhos são mantidos e sinalizados por 58 organizações de caminhada de 33 países europeus, congregados na *European Rambler’s Association* (ERA), organização fundada na Alemanha em 1969 (ERA, 2011). A figura 7 apresenta um croqui das 12 rotas classificadas como *E-Path*.

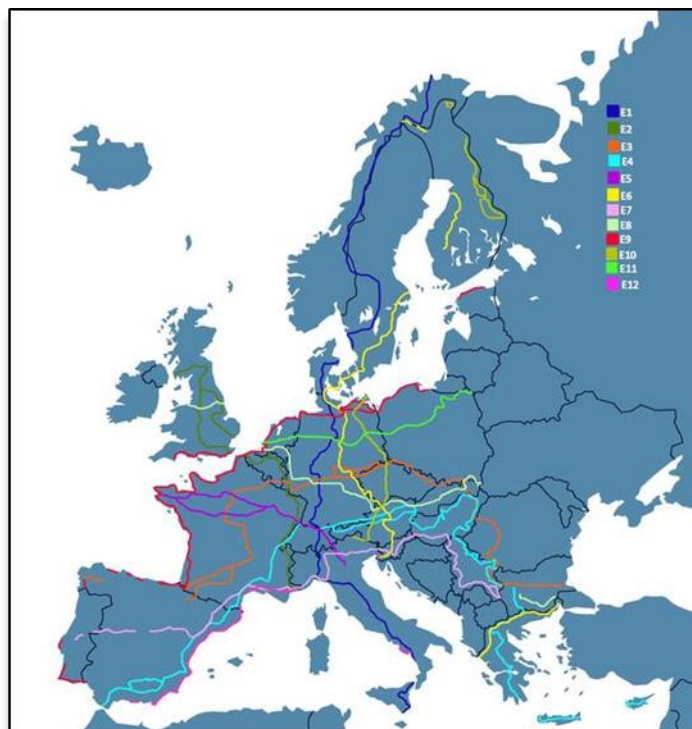


Figura 8 – 12 rotas classificadas como *E-Path* (ERA, 2011).

Em um modelo semelhante, a *EuroVelo* coordena uma rede de 15 rotas que formam a rede europeia de rotas de bicicleta, que somadas chegam a mais de 70.000 Km (EuroVelo, [s.d.]). De um modo geral, a organização dos percursos na Europa apresenta-se como a soma do esforço das várias entidades que compuseram a estruturação dos sistemas nacionais ao longo dos anos.

Muitos destes percursos revestem-se de significativa importância histórica e cultural, estruturados na medida do ordenamento do território, que obedece a um modelo de ocupação mais antigo, com presença humana constante, pontuado por muitas pequenas localidades, repletas de tradições ancestrais que os percursos interligam. Estes percursos possuem importante viés comercial/turístico, promovendo a geração de renda por meio da valorização do património natural e o cultural. Em países como a França e Espanha, praticamente todas as pequenas localidades são contempladas com percursos de diversas ordens.

Para além desta rede de trilhos, existe ainda uma ampla oferta de percursos não sinalizados, ou desenvolvidos por outras entidades locais ou nacionais, que optam por sinalização mais personalizada e modelos de gestão específicos.

Enquanto no “Velho Mundo” os trilhos têm esse viés de afirmação dos territórios tradicionais, no “Novo Mundo” os percursos partem de outro princípio, relacionado com a consolidação dos territórios, sendo estruturados em apoio à afirmação do ideário nacionalista. Os grandes monumentos naturais ajudam a promover a identidade nacional e os percursos então incorporam o papel de interligar paisagens, ajudando no reconhecimento e na ocupação do

habitualmente vasto território nacional. Estes revestem-se de um maior viés ambiental e de conservação.

Não é sem razão que os EUA promovem seus trilhos como uma política de Estado, vendidos como verdadeiros elementos de formação da cidadania. Lá os trilhos são classificados como Nacionais, Regionais e Locais. O Sistema Nacional de Trilhos inclui 30 trilhos nacionais (*National Trail*), designados pelo Congresso, lastreados por legislação específica, o *National Trails System Act* de 1968. Eles são divididos entre trilhos históricos e trilhos cênicos. Estendem-se por mais de 88.000 Km e conectam-se a 70 refúgios de vida silvestre, 80 Parques Nacionais, 90 áreas do Departamento de Gestão Territorial, 90 Florestas Nacionais, 123 Áreas Selvagens e 100 grandes áreas metropolitanas (PNTS, 2015). Também compõem o Sistema Nacional de Trilhos as chamadas *National Recreation Trails*, formadas por um conjunto de trilhos locais e regionais, que recebem essa designação quando formalmente reconhecidas pelo governo federal. Estes trilhos formam, atualmente, um conjunto de 1.303 trilhos geridos por diversas entidades, sempre avalizadas pelos proprietários de terras e pelas instâncias estaduais de administração de trilhos (American Trails, [s.d.]). Embora haja um forte componente estatal, todo o sistema americano é lastreado no engajamento e na participação da população na gestão e manutenção dos trilhos, formatação sustentada por uma grandiosa mobilização de trabalho voluntário.

Na Austrália, os trilhos também foram classificados como Nacionais, Regionais e locais pelo Comité de Coordenação de Trilhas da Austrália do Sul. Segundo essa divisão, trilhos locais são principalmente para usuários locais. Tendem a ser básicos, com infraestrutura muito limitada, têm apenas alguns quilômetros de distância e atendem à procura de usuários recreativos, que não precisam viajar muito para terem acesso aos mesmos, ou gastar muito em outros itens, como acomodação e serviços. Já os trilhos regionais proporcionam uma experiência mais aprimorada, têm maior infraestrutura e atraem visitantes interestaduais. Estes tendem a gerar importantes benefícios econômicos para a região. Por fim, os trilhos nacionais são projetados para proporcionar experiências excepcionais e devem ter o mais alto nível de infraestrutura, atraindo visitantes intraestaduais e internacionais, gerando benefícios significativos (Recreation SA, 2016). Na Austrália o sistema também tem um componente estatal com repartição de responsabilidades nas diferentes esferas de governo e grupos de usuários.

Outro exemplo, o Canadá, traz uma proposta ousada, chamada de *The Great Trail*. Um único grande trilho multiuso que concatenou um conjunto de trilhos terrestres, corredores verdes e trilhos aquáticos, e que se estende do Atlântico ao Pacífico e ao Ártico. O trilho possui mais de 24.000 Km, e é propagado como a mais longa rede de trilhas recreativas e multiuso do mundo. A ideia do trilho começou em 1992, e foi em grande parte financiada pelos governos central e provinciais, mas também é apoiada por doações de indivíduos, corporações, fundações. *Trans Canada Trail* (TCT) é o nome do grupo sem fins lucrativos que arrecada fundos para o desenvolvimento contínuo do trilho, não obstante o trilho seja operado em nível local por diversas organizações. Atualmente, 4 em cada 5 canadenses vivem a 30 minutos da rota

principal do trilho. Em 26 de agosto de 2017 foi celebrada, com grande repercussão, a conexão integral do trilho (TCT, 2018). A iniciativa é lastreada por um forte conteúdo de *marketing* e apoiada em uma política abrangente de alianças e parcerias. Entretanto, como pode ser considerado até certo ponto natural para um empreendimento dessa envergadura em um território vasto, isolado e pouco populoso, enfrenta dificuldades de manutenção, de segurança e conflitos de uso, especialmente entre usuários motorizados e não-motorizados que têm posto à prova os valores originais que impulsionaram a criação do trilho (Aunger, 2017).

No caso da América Latina, o Chile, país de grande beleza natural, com tradição em atividades de montanha, e que conta com importantes trilhos, como o circuito W+O no Parque Nacional Torres del Paine, partiu para um projeto proposto pelo então Presidente da República em seu primeiro discurso no Congresso chileno, no ano 2000. A ideia era a de conectar o país de norte a sul em um trilho de 6.500 km, denominado *Sendero de Chile*. O projeto, entretanto, teve dificuldades na sua implementação, notadamente na travessia de áreas particulares, o que tem represado e desvirtuado a iniciativa, hoje sob a responsabilidade de uma fundação amparada por aportes de recursos públicos (FSC, 2018).

A Argentina, que conta com trilhos clássicos como o do Aconcágua e o Fitz Roy, conta com uma iniciativa de implantação de um sistema através do *Programa Nacional Senderos de Argentina*, que vem se consolidando paulatinamente e cujo principal produto, até o momento, é o trilho denominado *Huella Andina*, com 570 km e que passa por cinco parques nacionais (PNA, 2015).

No Brasil, há um conjunto de iniciativas ainda incipientes, cujo formato do modelo de gestão ainda vem sendo consolidado, com vistas a formar um sistema nacional de trilhos de longo percurso a partir de diversos trilhos já existentes (Menegassi, 2018). Um importante passo foi recentemente dado a partir do programa nacional de conectividade de paisagens do MMA (MMA, 2018c) com a promulgação recente de uma Portaria Conjunta dos Ministérios do Meio Ambiente, Turismo e do ICMBio (Portaria Conjunta N.º 407, de 19 de outubro de 2018) que instituiu a “Rede de Rede Nacional de Trilhas de Longo Curso e Conectividade – RedeTrilhas”. O instrumento ajuda a materializar os trilhos como política pública e tem por objetivo: i) promover os trilhos de longo percurso como instrumento de conservação da biodiversidade e conectividade de paisagens; ii) reconhecer e proteger as rotas pedestres e de outros meios de viagem não motorizados de interesse natural, histórico e cultural; iii) sensibilizar a sociedade sobre a importância da conexão de paisagens naturais e ecossistemas, promovendo sua participação ativa na implementação do SNUC; iv) valorizar o trabalho voluntário no estabelecimento de trilhas de longo curso; v) ampliar e diversificar a oferta turística, de modo a estimular o turismo em áreas naturais. Com base na Portaria, será estabelecida uma instância de governança dos trilhos a ser composta por entes governamentais e da sociedade civil. Assim deverão ser definidos os critérios para integração dos trilhos na RedeTrilhas, o modelo de governança, o modelo de sinalização, dentre outras medidas. A Portaria indica um importante papel para as UCs, especialmente as federais, que serão consideradas como áreas



núcleo dos trilhos de longo percurso brasileiros. O instrumento reconhece ainda outra importante medida impulsionadora do sistema, o Manual de Sinalização de Trilhas adotado pelo ICMBio (ICMBio 2018c).

O manual congrega as regras de sinalização conforme as melhores práticas mundiais. Nele está proposta uma identidade visual para o padrão de sinalização, que consiste primariamente em uma pegada amarela sobre fundo preto, que pode ser adaptada conforme a identidade regional de cada trilho, valorizando dessa forma algum aspecto do patrimônio local. A figura 9 apresenta o quadro resumo com a sinalização básica proposta e exemplos do padrão de sinalização adaptados a diferentes trilhos.



Figura 9 – Sinalização básica e exemplos do padrão de sinalização adaptados a diferentes trilhos (ICMBio, 2018c)

Atualmente, entre as iniciativas em curso no Brasil, a Trilha Transcarioca (TT), um percurso de 183 km de extensão na cidade do Rio de Janeiro; e o Caminho de Cora Coralina, um trilho com cerca de 300 km no estado de Goiás, são as iniciativas mais avançadas.

Por fim, outra forma de classificar os trilhos, tão polêmica quanto usual, é pelo grau de dificuldade. O objetivo desses sistemas de classificação é fornecer aos caminhantes informações essenciais sobre os trilhos. Com base na classificação, os caminhantes podem comparar os diferentes trilhos. Com as informações do trilho é mais fácil escolher o equipamento certo, o que garante uma experiência de caminhada mais segura. Existem muitas formas de classificação, mas, todas padecem por serem relativamente imprecisas em função da subjetividade da avaliação. Isso decorre de fatores como o nível de experiência e preparo dos praticantes, condições climáticas e ambientais no momento da prática, percepção e interpretação ambiental de cada um, enfim, um conjunto de condições que tem ainda, entre os seus componentes, as distintas características de cada local, as peculiaridades do terreno, do clima, do ambiente, da fauna e da flora, que juntos tornam difícil a universalização dos

parâmetros. Os sistemas de classificação de trilhos por nível de dificuldade baseiam-se primariamente na distância e na declividade total que determinam o nível geral de esforço. Outros parâmetros complementares que podem ser considerados são: a superfície do trilho; o declive médio e máximo; altitude; a eventual presença de obstáculos; as condições de navegação/orientação/sinalização do trilho; o nível de exposição ao risco; insolação no percurso; ritmo médio; nível de experiência requerido; severidade do meio; condições do trilho; acessibilidade; época do ano; nível de isolamento da rota; entre outros (ABNT, 2008; APN, 2010; Femerj, 2015; Houston, [s.d.]; Northwest Hiker, 2003; Parks Victoria, 2010; PWS, 2014). A maior parte desses sistemas apresenta variação de 3 a 6 níveis de dificuldade, de fácil a muito difícil ou extrema, conforme o sistema. A limitação maior desses sistemas não é a de classificar os trilhos, mas a de comunicar o resultado dessa classificação aos usuários, especialmente àqueles que não estejam familiarizados com o sistema (ICMBio, 2018c). Um exemplo dessa circunstância pode ser observado no modelo adotado pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, que propôs o modelo exemplificado na figura 10 através da norma técnica NBR 15505-2.

Classificação de percurso Trilha da Cachoeira da Vista Bela		Parque Nacional	
Atividade: Caminhada			
Trajeto: Serrinha do Ipê (altitude: 409 m) até a Cachoeira da Vista Bela (altitude: 309 m) pela Rota dos Mineiros			
Desníveis de subidas: 130 m			
Desníveis de descidas: 230 m			
Distância do percurso: 8 km			
Tempo médio de percurso: 6 h e 40 min			
			
2	3	5	2
Condições específicas Nublado (com chuvas) Exige a utilização de equipamentos e técnicas específicas			
Percurso classificado conforme referência da ABNT NBR 15505-2			
			
Severidade do meio	Orientação	Condições do terreno	Intensidade de esforço físico

Figura 10 – Exemplo de aplicação de comunicação de classificação de percursos (ABNT, 2008)

Nota-se que, para além das eventuais surpresas aos praticantes, decorrentes das dificuldades de interpretação dos sistemas de classificação, podem ocorrer problemas mais graves capazes de acarretar responsabilização de quem propõe o sistema, ou de um operador turístico que vende um produto baseado nas informações contidas na classificação. A presença de obstáculos com características mais técnicas em uma caminhada, como pequenos trechos de

escalada, travessia de rios ou cavernas, e acidentes como queda de blocos rochosos e de árvores são circunstâncias relativamente comuns e que implicam em nuances na classificação de dificuldade de um trilho (Faria, 2018). Para além do aperfeiçoamento dos métodos de classificação, com vistas à melhor informação dos usuários, sabe-se que a adequada gestão do risco da atividade de caminhada é determinante para o desenvolvimento do turismo associado a ela, tanto pela segurança efetiva proporcionada quanto pela sua percepção pelos potenciais clientes envolvidos na atividade (Almeida, 2017).

## **2.5 GESTÃO, DESENVOLVIMENTO, PLANEAMENTO**

Ainda que os trilhos de longo percurso tenham tido uma evolução natural na maior parte do mundo e estejam bem consolidados em diversos países, seus atributos como elementos de fomento a integração regional e de desenvolvimento económico vêm se tornando mais fortes nos últimos anos. Assim, tanto a abertura de novos trilhos, quanto a incorporação de antigos trilhos a essa nova lógica, tem vindo a tornar-se cada vez mais comum. Trilhos de longo percurso estão em voga em todo o mundo e o desenho de sua organização parte do modelo de gestão e dos pressupostos pretendidos. Em geral, por sua natureza, nunca são empreendimentos individuais ou isolados (Argentina, 2010). Para serem operacionais em todas as dimensões, os trilhos dependem de um complexo arranjo que envolve um conjunto de atores, como proprietários de terras, gestores de áreas protegidas, gestores governamentais de diferentes esferas, operadores turísticos e as comunidades envolvidas – tanto as locais, quanto as relacionadas com a atividade, como clubes excursionistas e congêneres (Stender, 2017). Assim, as diferentes etapas do planeamento, implementação e manutenção de um percurso devem considerar esse processo, pois a resultante do nível de envolvimento desses diferentes atores terá implicação direta no sucesso da iniciativa (Hike Ontario, 2007). Um projeto de trilho não pode ser estabelecido de forma exógena sem envolver os *stakeholders* locais. Ele só faz sentido se estiver inserido em uma perspectiva de valorização do território, dentro de uma visão holística e sustentável (Hugo, 1999). Desta forma, precisa conter e valorizar a identidade que liga o povo a sua terra, em termos de património natural e cultural. Esta condição inicial é fundamental para garantir sua sustentabilidade ao longo do tempo (Argentina, 2010). Para um trilho se estabelecer como produto turístico, não será pequeno o esforço de coordenação a empreender. Seja qual for o modelo de gestão adotado, será sempre fortemente amparado na capacidade de se concatenar parcerias e de se promover redes de apoio.

Nesse sentido, os trilhos norte-americanos representam um importante paradigma. O trilho nacional mais emblemático, Appalachian trail (AT), com mais de 3.500 km, nasceu da ideia de um planeador regional (Benton MacKaye), que lançou as bases do projeto em 1921 e foi conquistando apoios, por meio da *Appalachian Trail Conference*, hoje *The Appalachian Trail*

*Conservancy* (ATC). Muitos outros se envolveram e, em 1937 o trilho foi completado, ligando o Estado do Maine ao da Geórgia. Em 1968, com a promulgação do já referido *National Trails System Act*, a AT passou a ser o primeiro trilho cénico nacional e uma unidade do sistema nacional de parques (ATC, 2018). Hoje conta com uma dupla gestão. De um lado o governo e de outro a ACT. O governo atua por meio de suas agências, em especial o Serviço de Parques e o Serviço Florestal, e a ATC faz toda a articulação para a implementação do trilho, coordenando 31 clubes afiliados que se responsabilizam pela manutenção, gestão, manejo e monitorização de segmentos dos trilhos a eles atribuídos. A ATC cuida de diversas parcerias e da relação com outras instituições públicas e privadas. A ATC tem uma grande estrutura profissional de suporte, atuando em diversas áreas de apoio, como conservação, comunicação, arrecadação de fundos, dentre outras. Uma prova bastante contundente do êxito desse trabalho é expressa pelos números relativos à ATC: 600 mil apoiantes e 6 mil voluntários que dedicam 250 mil horas/ano de trabalho ao trilho e cuidam de mais de 100 mil hectares de áreas de conservação (ATC, 2018).

Nos mesmos moldes, a *Pacific Crest Trail* (PCT), também um trilho cénico nacional, de 4.265 km, que vai do México ao Canadá pelo oeste americano incluindo um trecho denominado *John Muir Trail*, que passa pela Sierra Nevada e através de ícones que marcaram a vida e obra de John Muir, como Yosemite e o Parque Nacional das Sequoias é bastante representativo. Ele também é duplamente gerido, pelo governo e pela *Pacific Crest Trail Association* (PCTA), também uma associação sem fins lucrativos que congrega apoios e parcerias e conta com 2.116 voluntários que juntos dedicam anualmente 96.552 horas ao trilho (PCTA, 2018). Nos EUA, esse modelo de apoio social é tão arraigado que existe uma organização dedicada a congregar as parcerias para o sistema nacional de trilhos - a *Partnership for the National Trails System* (PNTS), cujo propósito é promover e apoiar os esforços das organizações nacionais de trilhos cénicos e históricos para garantir recursos públicos e privados e para servir como uma voz coletiva para políticas e ações de apoio aos trilhos (PNTS, 2015).

A organização e representação são em tal monta amadurecidas, que existe ainda a *American Hiking Society*, que faz a representação dos usuários junto ao Congresso, agências federais e parceiros em questões políticas e legislação para garantir o financiamento dos trilhos, preservação de áreas naturais e proteção da experiência de caminhadas. Congrega uma rede de grupos de usuários, clubes e outras organizações, que juntos somam impressionantes 558.708 voluntários que manejam mais de 66 mil km de trilhos em um aporte estimado em US\$ 108 milhões de trabalho voluntário (AHS, 2018).

Esse modelo que se apoia em um forte engajamento da população não se contrapõe e pode ser complementar a uma lógica de fundo comercial, onde os percursos servem a um propósito de promoção regional, mais presente nos países europeus como a Áustria, a Suíça e a Alemanha, onde as caminhadas representam um importante produto do segmento do mercado turístico de montanhas (Argentina, 2010). Nesse modelo, o envolvimento dos operadores

turísticos e das entidades promotoras do turismo estabelecidas na região, passa a ter um papel destacado.

A Suíça é um caso bastante emblemático; apesar da pequena dimensão do país, contém cerca de 65 mil km de trilhos organizados pela *Suisse Rando*, a federação local que congrega 26 associações, que fazem o apoio à manutenção e gestão dos trilhos, além do suporte político da atividade, a ponto de os trilhos estarem garantidos na própria constituição federal do país. Como resultado, cerca de 80% da população suíça usa percursos pedestres para caminhadas e corridas, e os caminhantes suíços fazem, em média, cerca de 20 caminhadas por ano, com duração de cerca de três horas (Suisse Rando, 2018). A *SwitzerlandMobility* é a rede nacional de tráfego não motorizado, especialmente para lazer e turismo de caminhadas, ciclismo, btt, patinação e canoagem (SwitzerlandMobility Foundation, [s.d.]). Por lei, os Cantões devem arcar com o desenvolvimento e a manutenção dos trilhos, mas o trabalho voluntário e as contribuições suprem cerca de 10% desses custos (Sommer, Amacher, & Buffat, 2011). No ano de 2017, 1.500 voluntários contribuíram com cerca de 90 mil horas de trabalho (Suisse Rando, 2018b). Como resultado de todo esse esforço, estima-se que as atividades de caminhada tenham gerado 2,5 mil milhões de francos suíços de valor acrescentado ao turismo (Suisse Rando, 2018b).

Caminhar em trilhos é uma das atividades de turismo e lazer mais populares no mundo (Hall, Ram, & Shoval, 2018). Ao mesmo tempo em que cresce na procura e na oferta, o mercado de trilhos de longo percurso tende a tornar-se cada vez mais competitivo. Nessa perspectiva, os projetos de trilhos, para sobreviverem nesse mercado, necessitam ser cada vez mais amparados em sólido planeamento estratégico, que considere estratégias de marketing apropriadas (Alvarado, 2017; Nordbø, Engilbertsson, & Vale, 2014; V2V, [s.d.]; WAW, 2015).

Assim, é necessário entender as necessidades, desejos e características do mercado alvo, para que seja possível desenvolver um plano de marketing baseado nesse entendimento e identificar, projetar e implementar métodos e ferramentas de marketing apropriados que incluam o desenvolvimento de um nome, e de uma marca, que representem e expressem a identidade do produto. Paralelamente é fundamental desenvolver uma comunicação precisa e adequada, fornecendo informações essenciais para a navegação no trilho. Isso pode incluir folhetos, mapas, guias, sinalização, mídias sociais e sítios na *internet* que sejam atualizados regularmente (Hike Ontario, 2007). Ferramentas de tecnologia da informação como aplicativos para telemóveis, geoinformática e realidade aumentada ajudam no suporte e aproximação – com e entre os usuários (Martínez-Graña et al., 2017; Trailhead Labs, 2018). A *Internet* tornou-se a ferramenta mais importante para promover trilhos e seu uso. Estratégias de comércio e turismo eletrónico são fundamentais para beneficiar a gestão do trilho, os usuários e a rede de serviços dispersa ao longo dele. Completa esse espectro o trabalho de marketing colaborativo com outros grupos e organizações que tenham metas mútuas e o esforço de relações públicas e de aproximação com a mídia (Hike Ontario, 2007).

Por todo o contexto exposto, o esforço para a implementação de um sistema de trilhos de longo percurso em países como o Brasil, onde a atividade ainda é incipiente, deve aproveitar a vantagem de poder se espelhar em exemplos e modelos, buscando-se os atalhos corretos e evitando-se erros conhecidos. As políticas de planejamento e desenvolvimento devem buscar arranjos que se amparem, desde sua concepção, em pressupostos que permitam o crescimento da atividade em bases sustentáveis. Há técnicas consolidadas na literatura que fornecem o melhor enquadramento para o desenvolvimento do projeto, incluindo sinalização, traçado, forma, abrangência, presença de abrigos e áreas de campismo, número de dias de caminhada previstos, classe e tipologia dos trilhos e padrões de qualidade (APN, 2010; DCNR, 2013b; ICMBio 2018c; Luzhkova, 2013; Mackay & Brown, 2004; NTO, 2012; TRC Tourism, [s.d.]; USDA Forest Service, 1982; USDA Forest Service, 2008). Não obstante, é imperativo que o projeto e o desenvolvimento do trilho e a aplicação das técnicas estejam apoiadas em princípios basilares que contemplem os seguintes aspectos, conforme referido em Argentina (2010) e que sintetizam, de forma geral, os conceitos até aqui abordados:

- Inclusão social;
- participação da população local;
- melhoria do padrão de vida das populações afetadas;
- geração de empregos diretos e indiretos;
- valorização cultural e da identidade local;
- conservação dos recursos naturais;
- satisfação e qualidade da experiência dos visitantes;
- cooperação público-privada;
- gestão social, empresarial e governamental, baseada em ferramentas de marketing e de inovação nos negócios.

O mundo atual passa por um contexto de grandes modificações sociais e ambientais, e tal qual Humboldt em sua época, é necessário estar com o olhar atento a esse processo. O papel do turismo nas unidades de conservação e especialmente nos Parques Nacionais brasileiros ocorre em um contexto social e político que impõe, resguardado o objetivo primordial de conservação que esses territórios encerram, uma função de uso, sob pena de se tornarem territórios desprotegidos, por estarem fora do contexto em que estão inseridos. Como no dito de Gifford Pinchot (1865 – 1946), considerado o fundador do movimento conservacionista, “As vastas possibilidades do nosso grande futuro só se tornarão realidade se nos tornarmos responsáveis por essas realidades”.

### 3 BENCHMARKING

#### 3.1 SELEÇÃO DE CASOS

A oferta de trilhos de longo percurso no Brasil ainda é limitada a poucas iniciativas. O cenário, porém, parece apontar para uma ampliação dessa oferta (Menegassi, 2018). Tal circunstância, sob o ponto de vista do planejamento, torna-se uma vantagem, na medida em que é possível buscar para o desenvolvimento dos percursos referências de outras iniciativas com base nas melhores práticas. Nesse sentido, uma importante ferramenta de apoio ao processo de planejamento é o *benchmarking* (Silva, 2017). *Benchmarking* no turismo é essencial para se implementarem melhorias a partir de observações do que os outros estão fazendo certo (Meffert, Burmann, & Kirchgeorg, 2015). A técnica consiste na avaliação ou verificação de um produto ou setor em comparação com um padrão, buscando-se encontrar as melhores práticas, conforme delineado por Fuchs & Weiermair (2004). Segundo esses autores, o *benchmarking* pode ter foco em processos, em desempenho e na estratégia. Nesse último caso, busca-se identificar as estratégias de maior sucesso, o que funciona como “um catalisador para rápida aprendizagem” (Fuchs & Weiermair 2004: 213). No escopo desse trabalho o interesse em uma análise de *benchmarking* se apoia principalmente na dimensão estratégica, pois não há uma organização específica à qual se destina o estudo, fazendo, portanto, menos sentido as dimensões de processo e de desempenho. Não obstante, de modo generalista, pode-se fazer uma aproximação, que, embora no plano teórico, possa fornecer subsídios a uma organização que, porventura venha a cuidar da implantação de trilhos de longo percurso no Brasil.

Assim, foram consideradas, na escolha dos casos, características que pudessem dar uma visão mais abrangente dos modelos de gestão. Para tanto, foi selecionado, em primeiro lugar, o modelo que é a maior referência de sucesso dentre os trilhos de longo percurso: o Appalachian Trail nos EUA. Ele tem bases de implantação fortemente ligadas à participação da sociedade civil, e é a principal referência mundial, por sua história e pelo modelo de gestão. Optou-se também por considerar um exemplo da Europa, a Rota Vicentina, trilha de longo percurso existente em Portugal que tem seu maior lastro no apoio empresarial e em uma visão de desenvolvimento regional através do trilha. Mesmo não sendo Portugal o país de maior tradição em trilhos de longo percurso, em comparação a alguns de seus vizinhos europeus, o modelo da Rota Vicentina representa um interessante paradigma e merece ser observado, especialmente porque se sustenta em um desenho bastante distinto daquele do Appalachian Trail.

Por fim, optou-se por considerar o exemplo de percurso mais desenvolvido no Brasil e que é a mais importante referência no país até o momento, a Trilha Transcarioca (TT). Mesmo que em processo de amadurecimento – e, até por isso, o exemplo da TT é importante como meio de

trazer aprendizado a partir de um caso concreto brasileiro, já adaptado às especificidades do país, o que permite retirar lições com aplicação prática objetiva.

Há muitos trilhos no mundo que mereceriam um olhar como modelo e referência em diversos países, até mais próximos da realidade brasileira, como a Costa Rica, a África do Sul e a Austrália, dentre outros, mas os exemplos aqui tratados devem abranger um espectro suficiente de observações considerando o *benchmarking* da atividade.

### 3.2 APPALACHIAN TRAIL

O Appalachian Trail (AT) é trilho mais icônico dos EUA. Corre paralelamente a quase toda a costa leste norte-americana desde os Estados do Maine, no Norte, até a Geórgia, no Sul, passando por um total de 14 estados, ao longo dos seus 3.518 km. É considerado o trilho mais longo do mundo exclusivamente para pedestres.

A AT é reconhecida em todo o mundo por seu sucesso na promoção de parcerias entre grupos de cidadãos e agências de gestão de terras públicas. Este sucesso é devido, em parte, ao seu desenvolvimento histórico, nas décadas de 1920 e 1930, como um grande esforço civil no interesse público. Desde os primeiros dias da construção do trilho, voluntários afiliados ao Appalachian Trail Conservancy (ATC) e seus clubes associados dedicaram milhões de horas a construir, reconstruir e manter o trilho, bem como gerenciar um sistema de 260 abrigos e outras instalações. Em 1960, o *National Trails System Act* ofereceu um papel alargado e aumentou as responsabilidades da ATC. O congresso reconheceu diretamente as contribuições da ATC e dos clubes, prevendo sua participação ativa na gestão do trilho. Como resultado, o trilho continua a ser mantido, desenvolvido e gerido por organizações voluntárias sob a liderança da ATC, em estreita cooperação com seus parceiros de agências governamentais, através do “Sistema de Gestão Cooperativa” da AT.

As operações reais que afetam o uso do trilho são responsabilidades compartilhadas entre organizações voluntárias e seus parceiros governamentais. As responsabilidades de cada parceiro são descritas em memorandos de entendimento. O mais importante desses acordos é entre o Serviço de Parques e a ATC. Reconhecendo o papel histórico do ATC e dos clubes associados na criação e perpetuação do trilho, o Serviço Nacional de Parques, em 1984, delegou à ATC as responsabilidades do dia-a-dia e a administração das terras que foram adquiridas para proteger o trilho. Similares a esse, existem muitos outros acordos entre o ATC e os 31 clubes associados, incluindo outros órgãos federais e os 14 estados existentes na área de abrangência do trilho. (APPA & ATC, 2008).

A parceria entre a ATC e o Serviço de Parques Nacionais é realizada por meio do *Appalachian Trail Park Office* (APPA). A ATC é gerida por um conselho de administração de 15 membros e uma equipe de aproximadamente 60 pessoas. A ATC é financiada por seus mais de 43.000 membros e mais de 600.000 apoiadores localizados em todos os 50 estados norte-americanos



e em mais de 15 países. Esta entidade tem um orçamento anual de 9,36 milhões de dólares e ativos totais de cerca de 17 milhões de dólares, incluindo cerca de 40 propriedades ao longo do trilho (ATC, 2018). O APPA conta com uma equipe de dez funcionários, sendo responsável para todos os assuntos relacionados à aquisição de terra, pesquisa, emissão de licenças, cumprimento da lei nacional de política ambiental e outras medidas legais de proteção e de administração geral no âmbito da área protegida.

A ATC desenvolve um extensivo trabalho baseado na missão de preservar e administrar a AP, “garantindo que sua vasta beleza natural e património cultural de valor inestimável possam ser compartilhados e desfrutados hoje, amanhã e pelos séculos vindouros” (ATC, 2018). A ATC trabalha fortemente com o engajamento tanto em nível de promoção do percurso em si e de fidelização dos usuários da AT, como a nível da participação objetiva das pessoas e organizações no desenvolvimento e manutenção do trilho. Tais valências decorrem de um sentido de comunidade que a ATC busca imprimir, lastreada por instrumentos de comunicação, como revistas, *blogs*, *newsletter* e ferramentas de mídias sociais onde a ATC promove permanentemente, entre seus associados, o intercâmbio de histórias e experiências que traduzem em última forma um legítimo “espírito” comunitário e de pertencimento.

A promoção de engajamento comunitário é de tal ordem que na sede da ATC existe um jardim do tributo, onde são gravados em tijolos e artefactos nomes, em honra e memória de pessoas já falecidas que tiveram envolvimento com o trilho (ATC, 2018). A exploração dessa faceta é oportuna, e decorre de um comportamento de fidelidade que as pessoas estabelecem com os trilhos e áreas naturais que vivenciam, formando um vínculo de identidade com o local (Kyle, Graefe, Manning, & Bacon, 2004). Desta forma, os 3 milhões de visitantes anuais do trilho são estimulados a retornar várias vezes ao longo de suas vidas. Para tanto a ATC promove diversas estratégias, seja diretamente ou através dos 31 clubes afiliados, que vão desde informação e apoio para aqueles que fazem percursos de um dia, de vários dias (secção), ou a travessia completa do trilho. Os caminhantes de secção que completam 2.000 milhas (3.219,7 km) ou aqueles que fazem todo o percurso em uma única vez (o que costuma levar de 5 a 7 meses de caminhada) podem registrar o seu feito e receber um reconhecimento oficial, com direito a galão e registo oficial na revista da AT.

Ao longo do trilho existe toda uma estrutura de acampamentos e abrigos, assim como há diversas cidades e localidades nas proximidades da rota onde o caminhante pode buscar apoio, abrigo e reabastecimento de suplementos em sua jornada, podendo adequar o planeamento da sua caminhada à existência dessas facilidades (ATC, 2018). No próprio sítio da ATC há a informação completa necessária para o usuário, com as indicações de transporte, regulamentos, conselhos de comportamento e de ética no trilho e outras orientações de apoio ao planeamento. Os mapas interativos estão disponíveis *online*, assim como toda a base cartográfica georreferenciada, mas também os mapas físicos podem ser facilmente adquiridos na loja virtual. Além de mapas e guias, na loja virtual é possível adquirir toda a sorte de equipamento, acessórios, livros com relatos sobre o trilho e diversos itens de *merchandise* que

incluem selos e brochuras que referenciam o cumprimento de trechos do trilho, até mesmo um passaporte onde o visitante pode registrar suas conquistas e experiências ao longo da vida. Com essa estratégia, além de arrecadar fundos, o comércio dos itens relacionados ao trilho é orientado para reforçar o propósito da fidelização e do estímulo à ampliação das conquistas individuais relacionadas ao trilho. Nesse sentido, é muito bem explorada pela ATC a valorização da experiência de vida e influências formativas que vivenciam aqueles que empreendem a jornada no trilho, em especial os que se dispõem a percorrer os maiores trechos. Ainda que o ato de realizar uma caminhada de longa distância não necessariamente transforme o praticante em um ativista ambiental, gera uma conexão com o ambiente que vincula as pessoas ao território (Klein, 2015).

Tal conexão traduz-se, em muitos casos, em engajamento ativo. E é aí que se revela o maior trunfo da AT. Tendo sido criada e implantada por iniciativa popular, estando prestes a completar um século de existência, a AT é resultado do esforço de milhares de pessoas que voluntariamente se dedicaram ao trilho nesses longos anos.

Esse movimento é permanente e muito bem conduzido pela ATC. Ele se materializa em 250 mil horas/ano de trabalho no trilho (ATC, 2018). Os voluntários são ativos em todos os aspectos do trabalho do trilho, desde a manutenção básica até grandes projetos, incluindo projetos estruturais, trabalhos de gabinete, divulgação pública e no manejo, como na construção de pontes, abrigos e novas seções do trilho. O ATC também credita seus voluntários no campo da educação ambiental, como no apoio aos professores através da iniciativa “trilha para todas as salas de aula”. Essa iniciativa em particular está ligada ao programa “Comunidades da AT” (*Appalachian Trail Community™ program*), que consiste no reconhecimento de mais de 40 localidades ao longo do trilho. Essas cidades e vilas são consideradas patrimônios associados ao trilho, e tanto se beneficiam de iniciativas, a exemplo da educação ambiental, como desenvolvem eventos e promoções especiais. O programa é uma estratégia de boa vizinhança que reforça os laços do trilho com a região onde está inserido.

O trabalho voluntário, em nível mundial, vem sofrendo mudanças de paradigmas em decorrência de novos significados e concepções ligados à necessidade de “fazer a diferença” tanto no plano pessoal como no plano corporativo, em uma dinâmica muitas vezes associada a um processo de autopromoção e de divulgação em redes sociais (Young & McChesney, 2013). O programa da AT, com toda a sua tradição, não se furtou a incorporar essa nova faceta. Com isso, continua a ter bons resultados, contando com cerca de 6.000 pessoas ativas e registrando crescimento de cerca de 2% ao ano, com um impacto equivalente a 5 milhões de dólares (U.S. Department of the Interior, 2014). O trabalho dos voluntários é incorporado ao “Sistema de Gestão Cooperativa”, podendo ocorrer em três segmentos principais: nos 31 clubes de manutenção do trilho, nas agências de administração do território e diretamente na ATC. A figura 11 apresenta a divisão dos trechos da AT sob responsabilidade de cada clube.



Figura 11 - Trechos da AT sob responsabilidade de cada clube (ATC, 2018)

A ATC divulga permanentemente as oportunidades de trabalho voluntário, bem como todas as orientações, recomendações, procedimentos, informações básicas sobre o trilho e sobre a atividade, termos de adesão e de responsabilidade necessários à atividade voluntária. Fornece ainda amplo treinamento e capacitação, inclusive voltados para novos voluntários, informações de segurança, instruções de manejo e procedimentos, delegando e compartilhando ao longo do tempo o próprio gerenciamento da atividade aos voluntários. Além de todo o suporte à atividade voluntária, existe uma política de reconhecimento para os voluntários, destacando o trabalho daqueles que se sobressaem nas redes sociais, além de itens de premiação conforme o número de horas trabalhadas (pode incluir uma carta de reconhecimento do presidente do país para aqueles que chegam a 4 mil horas de trabalho). Um dos prêmios mais disputados é um passe livre anual para os Parques Nacionais e outras áreas de recreação federais, dado a

quem se dedica por 250 horas anuais. Tal política de reconhecimento é um incentivo importante para o trabalho dos voluntários, que ajuda no processo de consolidação da atividade.

Por fim, a ACT é engajada em esforços de conservação ao longo do trilho e de sua área de abrangência. Essas atividades incluem controle e sensibilização dos usuários para praticarem técnicas de mínimo impacto, procedimentos de manejo ecológico do trilho, recuperação de áreas degradadas, dentre outras. Eles também militam na área legal e política, de forma a reforçar e garantir as medidas legais que protegem o trilho e a paisagem a ele associada, atuando contra projetos de desenvolvimento que ameacem os atributos do trilho. No campo da conservação a ATC se utiliza da mesma estratégia de formação de alianças, trabalho compartilhado e amplas parcerias que reforçam as estratégias de conexão e conservação em escala da paisagem proporcionadas pelo trilho.

### **3.3 ROTA VICENTINA**

A Rota Vicentina (RV) é um projeto de desenvolvimento turístico na região sudoeste de Portugal que tem como base uma rede de percursos pedestres sinalizados com cerca de 720 km de extensão, na sua maioria interligados e distribuídos por dois grandes percursos longitudinais em relação à costa, um no litoral e outro mais afastado da costa (Rota Vicentina, 2018).

Segundo Kastenholz & Rodrigues (2007) a caminhada não era muito popular entre a população portuguesa e era relativamente negligenciada como atração turística pelos tomadores de decisão, que tipicamente preferem defender a construção de outro campo de golfe do que a elaboração de uma bem concebida rede de trilhos de caminhada devidamente sinalizada. Contudo, esta realidade tem vindo a ser alterada, verificando-se, nas duas últimas décadas, grandes apostas no alargamento da rede de percursos pedestres e do número de praticantes (Tovar & Carvalho, 2013).

Na região do Algarve e do sudoeste alentejano, onde está a RV, o turismo representa um componente importante da economia, mas os ramos mais consolidados como sol e mar e golfe, sofrem os efeitos da sazonalidade, com a procura fortemente concentrada nos meses de verão (Turismo de Portugal, 2014). A RV nasce nesse contexto, de complementar a oferta turística da região por meio de um produto de turismo e natureza e turismo rural, ramos com grande potencial local e capazes de atenuar os efeitos da sazonalidade sentidos no destino.

A rota foi concebida e implementada a partir da Associação Casas Brancas, entidade sem fins lucrativos, formada por empreendedores turísticos que têm por objetivo o desenvolvimento sustentável da região (Casas Brancas, 2014). Participou ainda no início do projeto a Almargem, organização não governamental do ambiente que foi responsável pela implementação operacional da RV no Algarve em 2012/2013, sendo também a entidade responsável pela

implementação e gestão do projeto Via Algarviana, uma grande rota pedestre (GR 13) com 300 km, entre Alcoutim e o Cabo de S. Vicente no Algarve (Almargem, 2013).

O projeto propõe a integração do percurso na oferta turística local, servindo como ponte para a divulgação da região em nível nacional e internacional, contribuindo para a sustentabilidade do território, através da dinamização da atividade económica mediante o estímulo das atividades e serviços já existentes, manutenção e reforço das tradições e cultura locais, incentivo à criação de novos negócios e promoção do destino fora das épocas de maior afluência (Rota Vicentina, 2018).

A rota está quase integralmente inserida no Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina (PNSACV), administrado pelo ICNF - Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas. O ICNF colaborou na definição do traçado dos trilhos, com benefícios para o Parque, uma vez que havia diversos trilhos na região, e a implementação do percurso ajudou a disciplinar a passagem de caminhantes por zonas ambientalmente sensíveis. Os demais critérios considerados na definição do traçado do percurso foram a beleza da paisagem, o património natural, histórico e cultural, os recursos turísticos e a natureza pública dos caminhos (Rota Vicentina, 2018).

A RV é formada por três segmentos principais: o Caminho Histórico; o Trilho dos Pescadores e oito percursos circulares. O Caminho Histórico tem uma rota que segue ao longo do litoral mas relativamente afastado da costa, percorre as principais vilas e aldeias num itinerário predominantemente rural. É uma grande rota (GR), percorrível a pé e de BTT. Percorre trechos de relevo acidentado, cruzando serras, vales, ribeiras e rios. Liga o Cabo de São Vicente a Santiago do Cacém.

O Trilho dos Pescadores acompanha a linha de costa, seguindo os caminhos usados pelos locais para acesso às praias e pesqueiros. É percorrível apenas a pé, ao longo das falésias e trechos de praia em um ambiente rústico e bastante preservado. Está integralmente inserido no PNSACV. É composto por cinco etapas num total de 125 Km.

Os percursos circulares, em um total de oito, mas com outros previstos para final de 2018, são percursos em geral curtos, com início e final no mesmo local, variando de 3,5 a 16 km (Rota Vicentina, 2018).

Os caminhos da RV estão integrados às rotas de longa distância europeias (E9) e sua sinalização é compatível com os pressupostos da Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal, e estão em fase de homologação (FCMP, [s.d.]). A figura 12 apresenta o croqui da RV com os itinerários sinalizados. Em 2016, o Caminho Histórico da RV foi distinguido com a Certificação Europeia *“Leading Quality Trails – Best of Europe”*, da responsabilidade de ERA, passando a integrar o lote dos melhores destinos de caminhada na Europa (Rota Vicentina, 2018).



Figura 12 – Croqui Rota Vicentina (adaptado de Rota Vicentina, 2018)

A RV conta com um sítio bem estruturado na internet, onde são apresentados os roteiros possíveis, com informações detalhadas de cada trecho, facilitando o planeamento. Há toda a gama de informação útil ao usuário do trilho e as referências para que o trajeto seja feito de maneira autoguiada, assim como os detalhes logísticos e as atividades comerciais de apoio existentes ao longo do percurso, como transporte, alojamento e restauração, tudo unificado em um mapa interativo na plataforma *google maps*. Na loja virtual são oferecidos o guia de campo oficial e o mapa físico da rota. No sítio há uma secção dedicada àqueles que desejam se engajar no projeto individualmente, seja como sócio da Associação RV ou como voluntário, destacando as atividades às quais os voluntários normalmente se dedicam, como manutenção da sinalização, recolha de lixo no trilho e limpeza de praias, monitorização dos trilhos, dentre outras. Também há a hipótese de grupos de voluntários assumirem a manutenção de determinado trecho da RV, sendo nestes casos denominados padrinhos. Por fim, há comunicação dirigida às empresas locais e as formas de possíveis de adesão, destacando a importância do trabalho em rede. A Associação RV conta atualmente com mais de 180

empresas locais e estrangeiras, de vários sectores que desenvolvem atividades em toda a região, que integra 3 distritos, 2 regiões e 5 concelhos (Rota Vicentina, 2018).

Destaca-se que o ponto forte do projeto é o de promover uma nova afirmação para região, viabilizando uma maior dinâmica económica e ao mesmo tempo contribuindo para a conservação ambiental e a manutenção dos valores culturais. Nesse sentido a RV, como um vetor do processo de desenvolvimento local, ajuda a afirmar a sustentabilidade da atividade turística, gerando nos atores locais um processo de consciencialização de que o facto de residirem numa zona protegida não é um entrave e sim uma oportunidade de geração de renda e de agregação de qualidade e proteção a seu modo de vida.

### **3.4 TRILHA TRANSCARIOCA**

A cidade do Rio de Janeiro é um dos principais destinos turísticos do Brasil. Cerca de 1,5 milhões de estrangeiros estiveram no estado do Rio no ano de 2014 (MTur, 2015). Grande parte desse público visita os principais atrativos da cidade, dentre eles o Corcovado e o Pão de Açúcar, sem se dar conta de que estão dentro de áreas protegidas – um Parque Nacional e um Monumento Natural respectivamente. Nem sequer os habitantes locais têm essa consciência. Parte dessa desinformação decorre da falta de produtos turísticos estruturados nessas áreas que despertem o interesse do público. Essa é uma faceta importante do contexto em que se insere o projeto da Trilha Transcarioca (TT). Idealizada pelo diplomata e ambientalista Pedro da Cunha e Menezes (Cunha e Menezes & Azoury, 2000), respaldada em diversos exemplos bem-sucedidos de trilhas de longo curso, tais como o Appalachian Trail (EUA), Huella Andina (Argentina), Hoerikwaggo Trail (África do Sul) e Te Araroa Trail (Nova Zelândia), a TT é uma iniciativa voluntária apoiada e incentivada pelo mosaico de áreas protegidas da cidade do Rio de Janeiro, o Mosaico Carioca.

O nome da trilha advém de seu percurso, que cruza a cidade do Rio de Janeiro, em um total de 180 km, desde Guaratiba, na zona oeste às margens da baía de Sepetiba, até o famoso morro do Pão de Açúcar, na zona sul às margens da baía da Guanabara. Sendo o Rio de Janeiro a terra dos cariocas (nome pelo qual os indígenas originais chamavam os primeiros homens brancos que habitaram o sítio), foi então a inspiração para o nome do trilho. A figura 13 apresenta a localização da TT.



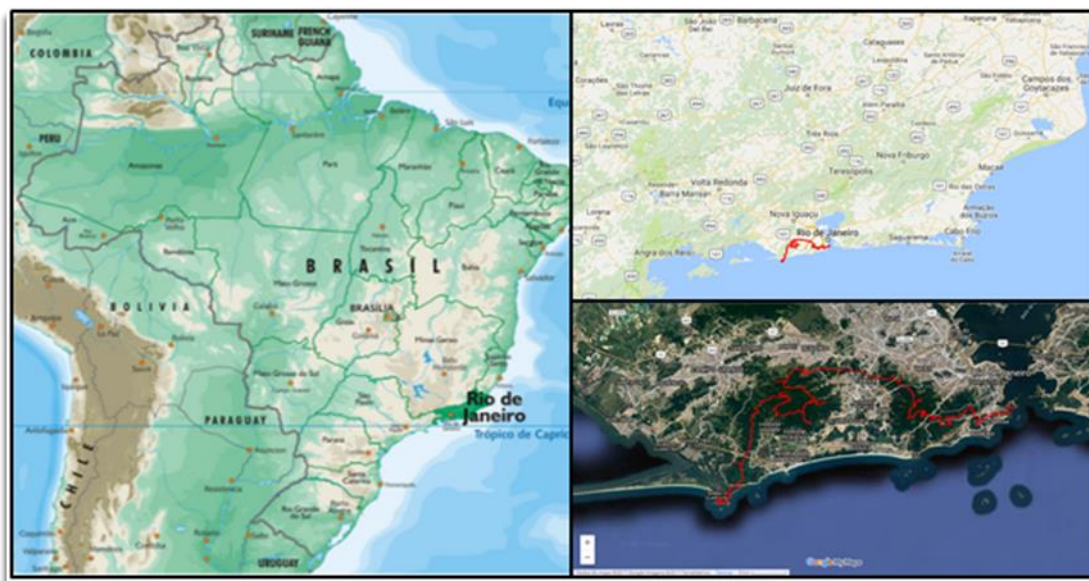


Figura 13 - Localização da Trilha Transcarioca (Adaptado Trilha Transcarioca, [s.d.])

O trilho é dividido em 25 segmentos que correspondem aos trechos que podem ser percorridos em fases, em datas sucessivas ou intercaladas. A figura 14 apresenta mapa de localização dos trechos. A trilha tem saídas regulares para o asfalto, não sendo necessário o pernoite na mata. A maioria dos trechos da TT não toma mais do que uma manhã e parte da tarde e alguns não excedem duas horas de caminhada.

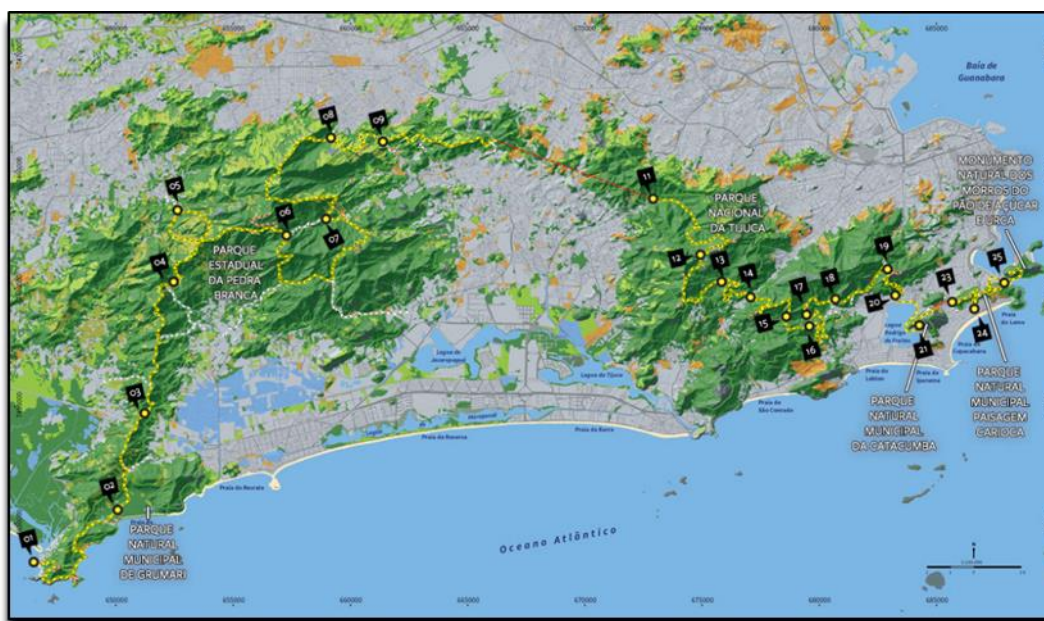


Figura 14 - Localização dos trechos da Trilha Transcarioca (Trilha Transcarioca, [s.d.])

A TT apresenta um grande potencial turístico. Já há muito tempo que o Rio de Janeiro é consagrado por ser uma cidade pródiga em recursos naturais. O poeta e dramaturgo francês Paul Claudel cunhou a célebre frase de que o “Rio é a única cidade grande que não conseguiu



expulsar a natureza”. Ainda que tal assertiva fosse mais verdadeira quando ele serviu como diplomata na cidade nos idos de 1916, ainda hoje a cidade resguarda uma impressionante área verde. São cerca de 45.000 hectares de parques, o que corresponde a cerca de 30% do território do município. Tudo recoberto pela exuberante Mata Atlântica. Com altitudes variando de 40 a 1000 metros, o Parque Nacional da Tijuca, com somente 4.000 hectares, abriga mais de 70 km de trilhas em seu interior, além de dezenas de cursos de água e cascatas. Os principais locais são consagrados para os cariocas, mas alguns recantos são segredos bem guardados, restritos aos iniciados. A maior parte do contingente de cerca de 3 milhões de visitantes que anualmente visitam o Parque (ICMBio, 2018b), se restringe ao Corcovado com a imagem do Cristo Redentor e aos mirantes próximos às principais áreas asfaltadas. Ter uma rede de trilhas razoavelmente consolidada nunca fez o Parque se tornar um polo para esse tipo de turismo, apesar dos seus 6,3 milhões de vizinhos. Assim, o grande mérito da TT é dar luz a esse patrimônio escondido, esse ativo adormecido nas franjas da cidade. De facto a TT, ao atravessar o coração da paisagem natural e cultural da cidade do Rio de Janeiro, resgata para a agenda turística uma gama de atrativos de alta qualidade, que até então não eram divulgados, e por isso são pouco usados.

O trilho conta com um logotipo bastante emblemático, apresentado na figura 15, e que é composto pela imagem do solado de uma bota e pela famosa imagem do Cristo Redentor, ícone do Brasil e da cidade do Rio de Janeiro, que aparece duas vezes na imagem, sendo que em uma carregando uma mochila as costas. Este logotipo serviu como base para a elaboração da sinalização direcional da TT, que normalmente é aplicada com tinta diretamente sobre árvores e pedras. Esse é um método barato e prático e ajuda a referenciar o patrimônio associado ao trilho.



Figura 15 - Logotipo da Trilha Transcarioca (Trilha Transcarioca, [s.d.])

O Mosaico Carioca, que impulsionou o trilho, advém da política de mosaicos, prevista na lei do SNUC. Mosaicos são instrumentos de gestão que buscam a participação, integração e envolvimento das instituições e da população local na gestão integrada das áreas protegidas, de forma a compatibilizar a presença da biodiversidade, a valorização da sociodiversidade e o desenvolvimento sustentável no contexto regional. Os mosaicos são reconhecidos por ato do Ministério do Meio Ambiente quando há um conjunto de áreas protegidas próximas, justapostas

ou sobrepostas, pertencentes a diferentes esferas de governo. Assim, o Mosaico Carioca, reconhecido em 2011, abraçou a partir de 2013 o projeto da trilha e fomentou a participação e o envolvimento da sociedade na implantação do trilho. O trilho se tornou o principal projeto do Mosaico Carioca justamente por ser, em sua essência, um elemento integrador (Mosaico Carioca, 2017). Assim, nesse processo, além das 9 unidades de conservação que o trilho interliga, conseguiu-se o empenho de muitos cidadãos e de diversas instituições. Atualmente o trilho é coordenado pela Associação Movimento Trilha Transcarioca, organização que congrega os esforços de mais de 1000 voluntários cadastrados e apoiadores não governamentais, que incluem pequenas e grandes organizações, clubes de excursionismo, operadores turísticos e as 20 instituições adotantes, que se responsabilizam pela manutenção de determinados trechos do trilho (Trilha Transcarioca, [s.d.]).

A gestão do trilho já não é mais tão dependente dos estímulos provenientes das unidades de conservação. Cada vez mais os voluntários e as instituições parceiras se organizam para a gestão. Já se contabilizam mais de dez mil horas de trabalho voluntário dedicado ao trilho. As principais atividades são:

- Aplicação e manutenção da sinalização direcional por meio da pintura em árvores e rochas;
- Elaboração e fixação de placas interpretativas;
- Podas;
- Limpeza de drenos e desobstrução do trilho;
- Participação em ações de educação ambiental;
- Remoção de lixo;
- Ações de reflorestamento e de monitorização de fauna;
- Manejo de espécies exóticas;
- Cooperação na manutenção do Facebook;
- Apoio na captação de fundos;
- Trabalhos de gabinete.

Os trabalhos voluntários integram-se aos programas de voluntariado dos próprios parques onde ocorrem e dos grupos adotantes. Todo o trabalho obedece à metodologia de manutenção e deve ser sempre acompanhado por um responsável capacitado. Todo o esforço é registrado em fichas de manutenção que facilitam o controle das ações. É feito um trabalho de comunicação, onde através do sítio na internet e das redes sociais é possível, aos interessados e usuários, obter toda a informação necessária para percorrerem o trilho. Há um trabalho de reconhecimento e afirmação dos usuários, destacando aqueles que conseguem completar todo o trilho. Recentemente foi desenvolvido e disponibilizado um aplicativo para telemóveis que, além de todas as informações úteis e indicativas, permite ao usuário relatar ocorrências, facilitando o processo de manutenção e aumentando a segurança do trilho.

O maior valor da TT parece residir no fato de ser um importante elemento de aproximação, decorrente de sua localização privilegiada, cercada por uma metrópole populosa, oferecendo uma oportunidade distinta para inspirar as pessoas a serem ativas e envolvidas com a natureza.

### **3.5 CONCLUSÕES DA ANÁLISE DE *BENCHMARKING***

Dos exemplos observados, muito pode ser incorporado ao processo de melhoramento da oferta de produto de trilhos de longo percurso no Brasil, onde muitas iniciativas estão em fase de implantação. Fica claro que todo o processo, desde a concepção até a implantação e o desenvolvimento de um trilho, só pode ter chances de sucesso se for feito mediante a mobilização de uma extensa rede de apoiadores e voluntários. AT, pelo nível de maturidade e penetração na sociedade e pela qualidade e profundidade do arranjo existente, parece ser o principal exemplo a ser seguido, ainda que esteja em um contexto socioeconômico bastante distinto da realidade brasileira. A participação dos clubes na gestão de trechos do trilho se configura em uma estratégia bastante acertada, que evita *déficits* de manutenção, especialmente no caso de trilhos longos como a AT. A estratégia de afiliação de associados e a cristalização do apoio ao longo dos anos, de forma a traduzir o trilho em um legado de conquista social, parece ser uma estratégia bastante acertada de perpetuação do projeto.

A RV traz através de um projeto de desenvolvimento econômico, uma significativa aliança em prol da conservação. Tal exemplo pode ser bastante valioso para países em desenvolvimento como o Brasil e suas áreas protegidas, na medida em que promove o desenvolvimento regional a partir de ativos naturais e culturais. O envolvimento dos principais interessados no negócio turístico ajuda a afirmar o trilho como elemento condutor relevante do desenvolvimento regional.

A TT, ainda que iniciante, parece estar incorporando alguns dos melhores exemplos. Já tem o mérito de conseguir promover um arranjo, mediante um acordo interinstitucional necessário e nem sempre fácil, que inclui as três esferas governamentais existentes no Brasil, a sociedade civil e a iniciativa privada. Este trilho tem um importante papel como vitrine de um eventual sistema nacional de trilhos de longo percurso para o Brasil e os avanços ora conseguidos podem ser importantes referências e modelo para o restante do país.

O principal aspecto que transpareceu é o da importância da comunicação e da informação como forma de consolidação dos trilhos como produtos turísticos. Nesse sentido, estratégias de comunicação modernas, que aproximem e tragam envolvimento e reconhecimento dos usuários e colaboradores como protagonistas do processo de consolidação dos trilhos parecem ser a principal chave, gerando uma interface positiva de aproximação e empoderamento da sociedade na sua relação com o território.

## 4 METODOLOGIA DA INVESTIGAÇÃO

### 4.1 ABORDAGEM CONCEITUAL DA INVESTIGAÇÃO

Este estudo foi desenvolvido com o propósito de contribuir para o enquadramento sistemático da questão dos TLP e de suas interfaces com a gestão de UCs no Brasil. O trabalho foi apoiado em bibliografia nas áreas relevantes para o tema, o que tem como intuito conhecer o estado da arte de forma a permitir uma contextualização abrangente do tema tratado. A organização da base bibliográfica foi feita com apoio do aplicativo *ZoteroBib*. O estudo contou ainda com uma análise de *benchmarking* sobre alguns trilhos de destaque no cenário mundial e nacional, abordando diferentes modelos de gestão, representativos para o cenário brasileiro. A abordagem metodológica adotada nesta investigação engloba ainda na sua componente empírica a inquirição de *stakeholders*, por meio de entrevistas semiestruturadas complementadas pela síntese integrada de um conjunto de aspetos e factos suscitados ao longo dos passos metodológicos anteriores, considerados relevantes para o desenvolvimento dos TLP nas UCs brasileiras.

A primeira parte da investigação permitiu estabelecer um quadro abrangente sobre o turismo, em especial o turismo na natureza, e como esse se insere na realidade brasileira, considerando as possibilidades e limitações das políticas de ordenamento e gestão do território e sua inserção ambiental e económica com vistas ao desenvolvimento sustentável. Proporcionou ainda um painel sobre os TLP a nível mundial, incluindo uma visão de aspetos do planeamento, do desenvolvimento e dos modelos de gestão. Nesse pormenor, a análise de *benchmarking*, desenvolvida na segunda parte, ajudou a aprofundar o conhecimento sobre as diferentes estratégias de gestão a partir de vários modelos em realidades distintas. Busca-se com isso trazer referências e exemplos para o caso brasileiro, ainda que de forma genérica. Nesse sentido, e concentrando a análise ao proposto nos objetivos mais centrais do trabalho, já havia massa teórica para suscitar as questões objeto de discussão com os *stakeholders*, conforme previsto para a fase empírica da dissertação, terceira fase do processo de investigação. Entretanto, mesmo com esse amadurecimento no trato do assunto, ainda havia dúvidas sobre a formulação das questões, nomeadamente:

- Que informações se buscavam obter com as entrevistas?
- Quais os procedimentos metodológicos a seguir: tipo, estrutura, construção, aplicação e tratamento das entrevistas?
- Quem entrevistar, quais os *stakeholders* mais relevantes e disponíveis para contribuir para este estudo, considerando as diferentes especialidades?

Assim, para obter a primeira resposta optou-se por fazer um apanhado bastante amplo de questões que foram submetidas a filtro junto aos orientadores, e que, no final, se afunilaram em três componentes principais: ambiental, socioeconómico e de planeamento, desenvolvimento e

gestão. Com esses temas centrais definidos, e orientado por essa fase de sondagem, foi possível montar uma primeira versão do guião, que considerou ainda as indicações metodológicas e orientações contidas no trabalho de Manzini (2004), que incluem cuidados com a linguagem, com a sequência de perguntas e principalmente a adequação com o objeto pretendido.

Assim, passando ao segundo ponto, foi possível estabelecer uma segunda versão do guião, que foi submetida à validação dos orientadores e de dois especialistas que ofertaram importantes contribuições. Adotadas as adaptações sugeridas, chegou-se a uma versão final pronta para a aplicação, constituída por dezesseis perguntas, abrangendo os três componentes já referidos.

Quanto à decisão sobre quem entrevistar, optou-se pela realização de um conjunto de treze entrevistas com pessoas com reconhecida experiência no tema dos TLP. Visando abarcar distintas visões da atividade e ganhar amplitude no espectro da análise, foram selecionados *stakeholders* com atuação em diferentes áreas, sendo três gestores de trilho, dois representantes de grupos de usuários, dois investigadores, dois gestores de UC e dois operadores turísticos. Vale ressaltar que todos os entrevistados, além de terem notório reconhecimento e relevância em suas áreas de atuação, são usuários de trilhos, o que muito contribui, agregando experiência.

## **4.2 ENTREVISTA**

Como elemento de investigação empírica, foi definida como instrumento de observação a entrevista semiestruturada. Tal escolha é adequada pela riqueza de informações que gera decorrente de certa abertura que o método proporciona, na medida em que permite fluidez nas ideias e a agregação de outros pontos que surgem na conversa, decorrentes das visões próprias ao universo individual de cada entrevistado, conferindo maior alcance ao trabalho.

Foi elaborado um mesmo guião para todos os entrevistados, possibilitando, desta forma, uma eventual comparação das respostas conforme o grupo de especialidade. O quadro 4 relaciona os entrevistados e seu perfil de atuação.

Quadro 4 – Relação dos entrevistados e perfil de atuação

Nome	Área de atuação	Posição
Marcio Bittencourt	Representante de grupo de usuários	Coordenador grupo Rebas do Cerrado (BTT)
Bismarque Villa Real	Gestor de trilho (caminho de cora coralina)	Historiador, um dos idealizadores e um dos gestores do trilho caminho Cora Coralina, no Estado de Goiás
João Lino	Gestor de trilho (caminho de cora coralina)	Diretor de desenvolvimento, pesquisas e eventos turísticos na Secretaria de Turismo do Estado de Goiás - Goiás Turismo, entidade executora do trilho caminho Cora Coralina
Gustavo Tomzhinski	Gestor de UC	Engenheiro Agrônomo, especialista em gestão estratégica da informação, Mestre em geografia, Analista Ambiental do ICMBIO, Chefe do Parque Nacional do Itatiaia
André Cunha	Investigador	Biólogo e mestre em ecologia (2005) pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. É doutor em ecologia, conservação e manejo da vida silvestre pela Universidade Federal de Minas Gerais (2010). Professor do Departamento de Ecologia do Instituto de Ciências Biológicas da Universidade de Brasília e diretor do Centro de Estudos do Cerrado da UNB. É associado ao Centro de Excelência em Turismo e ao Centro de Desenvolvimento Sustentável da UNB
Thiago Haussig	Operador turístico	Guia turístico - caminhante com experiência internacional
Andrei veiga	Gestor de UC	Biólogo, comunicador, especialista em ciências ambientais, gerente de unidades de conservação de proteção integral do Instituto Estadual do Ambiente do Rio de Janeiro - INEA, ex-chefe do Parque Estadual da Pedra Branca durante a implantação da Trilha Transcarioca
Ivan Amaral	Representante de grupo de usuários	Presidente do grupo Terralimpa, especialista voluntário em gestão de trilhos, caminhante com experiência internacional
André Scarambone Zaú	Investigador	Professor da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO), doutor com ênfase em ecologia e conservação da biodiversidade (JBRJ), mestre em ecologia da paisagem (UFRJ), bacharel e licenciado em ciências biológicas (USU). Docente do quadro permanente programa de pós-graduação em ecoturismo e conservação (mestrado profissional, UNIRIO) e do programa de pós-graduação em educação agrícola (mestrado acadêmico, UFRJ). Docente dos cursos de graduação em ciências biológicas, ciências ambientais, licenciatura em ciências biológicas e biomedicina da UNIRIO. Desenvolve pesquisa nas áreas de ecologia, conservação da biodiversidade, restauração ecológica, ecoturismo e educação ambiental.
Horácio Ernesto Ragucci	Gestor de trilho (Transcarioca)	Engenheiro aeronáutico, analista de sistemas, vice-presidente da Federação de Esportes de Montanha do Estado do Rio de Janeiro - FEMERJ, ex-presidente do Centro Excursionista Brasileiro - CEB, coordenador geral da Trilha Transcarioca
Luiz Del Vigna	Operador turístico	Diretor da Nomad Brasil Consultoria e Turismo, técnico em turismo pela Fundação Bradesco. Especialista em turismo de aventura, sócio fundador e diretor executivo da Associação Brasileira de empresas de turismo e aventura - ABETA

### 4.3 O QUESTIONÁRIO DA ENTREVISTA

Como referido anteriormente, o questionário da entrevista (anexo 1) foi construído seguindo um modelo de entrevista semiestruturada com questões relativamente objetivas e fechadas e que permitem obter informação fundamental para atingir os principais objetivos desta dissertação, tendo sido a versão final validada pelos orientadores e por dois especialistas. Desta forma, as componentes ambiental, socioeconômica e de planejamento, desenvolvimento e gestão foram desagregadas de forma a permitir o entendimento mais detalhado da visão dos entrevistados *vis à vis* os objetivos do trabalho.

O primeiro bloco de perguntas tratou do componente ambiental e visou elucidar os impactos ambientais que o entrevistado reconhecia decorrentes dos trilhos e suas possibilidades de

mitigação. Buscou-se ainda compreender como a relação, do ponto de vista ambiental do uso público por meio dos trilhos, proporciona eventuais ganhos ambientais às UCs. Por fim, nesse tema, tratou-se da questão da implantação de infraestruturas nas áreas ambientalmente mais sensíveis.

O segundo bloco trouxe o componente socioeconômico e buscou identificar a perspectiva dos entrevistados em relação à popularização dos TLP no Brasil; os benefícios econômicos decorrentes dos trilhos e estratégias de potencialização desses; e, por fim, o papel das UCs no processo de integração regional a partir dos TLP.

O terceiro e último bloco abarcou o componente de planejamento, desenvolvimento e gestão, arguindo sobre a importância de um sistema nacional de TLP no Brasil, sobre o modelo ideal desse sistema (gestão e arcabouço legal). Buscou-se entender ainda a visão dos entrevistados sobre o modelo de gestão ideal para os trilhos e o papel dos voluntários nesse processo. Por fim, foi pedido que os entrevistados apontassem os pontos principais para a promoção e o desenvolvimento da oferta e da procura de TLP e indicassem quais os principais desafios e dificuldades para a sua implementação.

A pergunta final foi elaborada no sentido de que os entrevistados demonstrassem alguma lacuna nos questionamentos, servindo ainda para as considerações finais.

#### 4.4 APLICAÇÃO DA ENTREVISTA

Definidas os entrevistados, passou-se ao agendamento. Os selecionados foram informados sobre o objetivo das entrevistas, número de perguntas e tempo estimado. As entrevistas ocorreram pessoalmente nas cidades de Brasília, Rio de Janeiro, Goiânia e Pirenópolis, entre os dias 03 de outubro a 01 de novembro de 2018, e também por aplicativo *Skype*. Todas as entrevistas foram gravadas, com o uso de dois sistemas de gravação. O tempo das entrevistas variou entre 30 e 120 minutos. O quadro 5 apresenta a data, a hora, o tempo e o método de cada entrevista.

Quadro 5 – Data, hora de início, tempo e método das entrevistas

	Marcio Bittencourt	Bismarque Villa Real	João Lino	Gustavo Tomzhinski	André Cunha	Thiago Haussig	Andrei Veiga	Ivan Amaral	André Scarambone Zaú	Horácio Ernesto Ragucci	Luiz Del Vigna
Data	4/out	12/out	11/out	9/out	3/out	26/out	17/out	14/out	16/out	17/out	1/nov
Início	15:33	12:55	15:03	20:00	14:32	23:00	10:06	19:39	13:46	15:40	14:41
Duração	52m	46m	46m	30m	52m	40m	44m	64m	46m	39m	120m
Método	Skype	Presencial	Presencial	Skype	Presencial	Skype	Presencial	Skype	Presencial	Presencial	Skype

#### **4.5 TRATAMENTO E ANÁLISE DE INFORMAÇÕES**

Após a realização das entrevistas com os principais *stakeholders*, procedeu-se à decupagem das conversas e a análise dos conteúdos.

Na análise dos conteúdos optou-se por uma abordagem qualitativa por meio da interpretação direta, procurando-se estabelecer a identificação dos argumentos chave, conforme o tema tratado. O conjunto das principais observações foi agrupado de forma a ser possível sistematizar a informação por meio de um quadro conclusivo das ideias principais de cada entrevistado para cada quesito. Por fim, foi elaborado um extrato, com a síntese dos principais argumentos para cada tema arguido.



## **5 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE RESULTADOS**

### **5.1 ENQUADRAMENTO DAS ENTREVISTAS**

Considerando que a informação decorrente das 11 entrevistas efetuadas neste estudo é muito extensa, recorreu-se à sua síntese, apresentada mediante a seleção das respostas objetivas, conforme o caso, e das ideias centrais sobre o tema, bem como o destaque de frases emblemáticas. Conforme a lógica das respostas e a construção da argumentação pelos entrevistados, o recorte pode ter maior ou menor extensão.

### **5.2 QUADRO SÍNTESE**

Os quadros 6 a 15 apresentam a síntese das respostas dos onze entrevistados, agrupadas conforme a pergunta, ou grupos de perguntas. Para facilitar a tabulação dos dados, o nome dos entrevistados foi abreviado conforme relacionado a seguir:

- Marcio Bittencourt (MB)
- Bismarque Villa Real (BVR)
- João Lino (JL)
- Gustavo Tomzhinski (GT)
- André Cunha (AC)
- Thiago Haussig (TH)
- Andrei Veiga (AV)
- Ivan Amaral (IA)
- André Scarambone Zaú (AZ)
- Horácio Ernesto Ragucci (HR)
- Luiz Del Vigna (LDV)

Os quadros estão divididos por pergunta ou grupos de perguntas, seguindo-se uma leitura e análise mais específica, realçando os aspetos de maior relevo referente à informação transmitida pelos entrevistados. Os grupos de quadro estão divididos em três grupos temáticos principais, conforme as perguntas do questionário, sendo o primeiro referente à componente ambiental, o segundo a componente económica e o terceiro e último a componente de planeamento, desenvolvimento e gestão.

**COMPONENTE AMBIENTAL**

Quadro 6 – Síntese das respostas dos onze entrevistados (Q1 e Q2)

<b>1</b>	<b>Que tipo de impactos ambientais você reconhece na implantação e uso de TLP nas UCs</b>
MB	Atalhos e caminhos paralelos - as pessoas não se limitam ao espaço sinalizado, lixo, acesso em áreas sensíveis como nascentes. Positivo, aumenta a frequência nas UCs.
BVR	Pisoteio por áreas sensíveis, vandalismo. Tem dois lados, pois ajuda a conscientizar. Público carece de informações para interpretar o ambiente.
JL	Impacto da pressão de uso conforme sensibilidade das diversas áreas que compõem os trilhos, pisoteio, passagem de BTT, resíduos, são pequenos em comparação aos benefícios. Há também um processo de recuperação das áreas degradadas, especialmente entre corredores ecológicos entre UCs.
GT	Os impactos são baixos: erosão, pisoteio, outros decorrentes de comportamento inadequado de usuários, como resíduos e eventualmente atos de vandalismo.
AC	Existe uma série de impactos descritos na literatura referente à ecologia da recreação, como erosão, e também na biodiversidade. Resíduos sólidos podem ser um problema, é preciso considerar os impactos a partir de um gradiente, das áreas mais antropizadas para as mais primitivas. Em áreas antropizadas, como estradas, tendem a ser insignificantes. Em áreas mais primitivas deve-se ser mais cauteloso. Importante monitorar os impactos. Impactos sonoros, localização das áreas de camping, tratamento de dejetos. Deve-se considerar a o zoneamento. Monitoramento de trilho no Parque Nacional da Chapada dos Veadeiros mostrou impacto na composição da comunidade de mamíferos. Cachorro doméstico é gravíssimo para a fauna.
TH	Depende da escala, acha em geral baixos, como pisoteio, lixo, pichações e outros decorrentes da falta de consciência das pessoas. Observa que a conduta dos visitantes vem piorando atualmente.
AV	Os trilhos por si já são um impacto. Devem-se usar trilhos existentes. Pode haver impactos positivos na vegetação.
IA	Promoção do aumento da visitação sem a área estar preparada para a demanda, presença de um público generalista nos trilhos. Reconhece impactos positivos bem mais significativos do que os negativos.
AZ	Depende do perfil do trilho: erosão, abertura e largura supostamente desnecessárias; dependendo da intensidade de uso o afastamento da fauna ou aproximação de animais generalistas; outros associados à fauna; compactação e exposição do solo. Com exceção desse aspecto físico, há muito pouca coisa na bibliografia. Também pode haver impactos da abertura do dossel da floresta com efeitos de borda. BTT em encosta pode gerar impactos.
HR	Transcarioca está em área urbana, supõe-se um aumento da visitação, mas não tem sido observado. Num trilho bem planejado, com o traçado onde se evita o impacto, com manutenção acertada, os impactos não são mensuráveis.
LDV	Toda atividade antrópica leva a algum dano: plantas invasoras, impacto de entorno. Os trilhos no Brasil estão predominantemente localizados em áreas carentes. Nesses casos a atividade turística traz o risco de problemas sociais como alcoolismo, prostituição, erosão de trilhos quando mal manejados, presença humana muito intensa em áreas naturais. Atitude é minimizar o impacto, para manter a preservação. Os operadores precisam de acesso e o acesso à natureza tem um preço a ser pago.
<b>2</b>	<b>Considera que estes impactos podem ser de alguma forma mitigados</b>
MB	Pode ser mitigado, o grupo faz briefing (preleção), sugerindo melhor comportamento.
BVR	Sim, na medida em que se estude caso a caso, escolhendo as melhores opções. Monitorar o tempo todo.
JL	Impactos podem ser mitigados.
GT	Os impactos podem ser mitigados e/ou manejados.
AC	Podem ser mitigados e manejados com esforço proporcional. É possível fazer tudo com planejamento e monitoramento. Não podem faltar recursos para isso, o que costuma acontecer. Depende de uma postura firme de quem está na gestão. Considerar um buffer a partir do eixo do trilho e considerar o quanto afeta a biodiversidade. Mapear áreas sensíveis e espécies ameaçadas para definição do traçado dos trilhos (evitar).
TH	A longo prazo, com educação. Observa mais problemas de comportamento de usuário no Brasil do que na Europa. Cultura da montanha ainda se iniciando no Brasil.
AV	O impacto da abertura nunca será mitigado. A trilha é um impacto constante e perpétuo.
IA	Sim, facilmente.
AZ	Muitos trilhos eram antigos caminhos, rotas estabelecidas. Para esse e para os novos existem estratégias para minimizar impactos. Deve-se considerar a capacidade de atendimento. Em alguns casos de trilhos de alta frequência de uso, é necessário preparar os trilhos para se minimizar os impactos.
HR	Sim, com manutenção adequada e ordenamento. Precisa de uma campanha de educação para o público e eventualmente controle de fluxo nos casos mais graves. Nunca fechamento.
LDV	Existe a boa técnica, o desfrute lúdico ou empresarial deve se submeter ao regimento. Pode haver controle de acesso, tanto por uma capacidade arbitrada de carga quanto mesmo pelo valor (custo) de acesso. É uma responsabilidade dos órgãos gestores definir os parâmetros de utilização.

As **questões 1 e 2** guardam relação entre si e serão tratadas juntas aqui. Em geral os entrevistados apontaram a ocorrência de impactos negativos, mas também impactos positivos. Foram estimulados a concentrar-se nos negativos em função das perguntas subsequentes que abordam os positivos. Cinco dos entrevistados referiram-se à baixa magnitude dos impactos. Os impactos citados foram: resíduos, abertura de atalhos, acesso a áreas sensíveis, pressão excessiva de uso, erosão, compactação e exposição do solo, pisoteio, comportamento inadequado, depredação, presença de público generalista (sem cultura de montanha), largura excessiva dos trilhos, afastamento da fauna ou aproximação de espécies generalistas, propagação de plantas invasoras, efeitos de borda, atração de animais domésticos danosos à fauna nativa.

(AC) sublinhou que é preciso considerar os impactos a partir de um gradiente, das áreas mais antropizadas para as mais primitivas. Em áreas antropizadas, como estradas, os impactos tendem a ser insignificantes. Em áreas mais primitivas deve-se ser mais cauteloso. Referiu-se à importância da monitorização. Apenas um entrevistado considerou o impacto dos trilhos como não mitigável (AV), sugerindo que os percursos sempre busquem trilhos já existentes. Entre os demais prevaleceu o senso de que os impactos são passíveis de mitigação, devendo ser considerados no processo de preparação e gestão dos trilhos, que devem ser adequados à intensidade de uso. Foi reforçada a importância da monitorização permanente, que em geral tende a ser negligenciado.

Quadro 7 – Síntese das respostas dos onze entrevistados (Q3 e Q4)

3	Acha que os trilhos podem ajudar a promover o bom uso das UCs
MB	Sim. Preservação através do uso público, colaboração com o manejo, voluntariado, aproximação de usuários e administração de UCs. O estímulo ao uso cria uma relação do visitante com a UC, presença das pessoas inibindo assaltos na FLONA (segurança).
BVR	Sim, incentivando a interpretação das unidades de conservação, decifrando a geografia e a história, pois toda a informação que se incute ajuda a consciência das pessoas. Estimula a recuperação ambiental no trajeto (plantios), ajudando a formar corredores.
JL	O uso traz monitoramento e informações sobre a qualidade ambiental das áreas. O uso público colabora com a conservação, afasta o mau uso, aproxima as comunidades do entorno das UCs.
GT	Não tem a menor dúvida disso. Atrai usuários, que passam a defender as UCs. O uso dos trilhos inibe a ocorrência de crimes ambientais e usos indevidos.
AC	Com certeza. Dependendo que se quer, pode haver. Ações de restauração, proteção, conexão entre UCs, contribuição direta dos operadores turísticos em projetos, comprometimento, retorno direto para restauração, voluntários. Criar metas de conservação para contribuição do turismo.
TH	Sim, com apoio das UCS, orientando os usuários.
AV	É fundamental, gera emprego e renda, substitui atividades predatórias. A riqueza biológica faz parte dos atrativos dos trilhos, logo os trilhos ajudam na preservação desses atributos. Gera pertencimento.
IA	Totalmente. 100%. A presença de usuários força a gestão das UCs a se aprimorar, melhora a infraestrutura. Efeito político pela relação interinstitucional, sociedade civil e iniciativa privada.
AZ	Ferramenta muito importante. O caminhante consciente, que é uma parcela razoável, especialmente no TLP, funciona como fiscal eventual.
HR	Com certeza. No caso da Transcarioca faz parte da filosofia. Os trilheiros conscientes são os melhores coadjuvantes da conservação. Atuam na fiscalização e no monitoramento. Citou o caso da REBIO Tinguá, onde não é permitida a visitação, que está repleta de usos irregulares como caçadores, palmiteiros, etc.
LDV	Educação parece ser o caminho mais óbvio. Trilho tem a importância de mostrar o Brasil para os brasileiros. Território é muito vasto e muito rico, e precisa ser mais bem reconhecido. Atividade ao ar livre promove saúde.

Quadro 7 (continuação) – Síntese das respostas dos onze entrevistados (Q3 e Q4)

4	De que forma podem esses trilhos trazer benefícios ambientais para as UCs?
MB	Educação ambiental, importância dos serviços ambientais, pertencimento, conhecer para se apropriar. Envolvimento da comunidade dá suporte às UCs.
BVR	Incentivar a gestão das UCs a se envolverem. Agregar na compreensão ambiental. Incentivar a identidade própria dos trilhos.
JL	Quanto mais pessoas de bem nas UCs, menos problemas de conservação ocorrerão.
GT	Proporcionar engajamento ambiental da população, angariando apoio social às UCs. Conexão entre UCs, corredores ecológicos, recuperação de áreas.
AC	Público de TLP já tem inclinação para defender a natureza. Bem-estar e saúde. Motivar mudanças de comportamento das pessoas para conservação. São pessoas com alto nível de percepção ambiental que querem fazer alguma coisa, precisam ser estimuladas a ter atitude. Investir em interpretação ambiental para mudar o comportamento. Público do turismo de aventura precisa ser sensibilizado para se alcançarem resultados para conservação e valorização das UCs. Precisa ser mais ambicioso. TLP proporciona um mergulho mais profundo no contato com a natureza.
TH	Conexão, corredores ecológicos, conscientização progressiva das pessoas, saúde.
AV	Emprego e renda. Usuários contribuem com a fiscalização. Trilhos sem uso público servem ao mau uso.
IA	Trilho sinalizado ajuda na gestão dos fluxos e disciplina os caminhos. Infraestrutura de apoio nos trilhos ajuda a evitar impactos.
AZ	Papel da sociedade e usuários: fiscalizando e monitorando, participando em conselhos com contribuição para a gestão, difundindo valores de conservação, saúde, serviços ambientais, da importância das espécies. Podem incentivar a restauração e conexão de alguns trechos, favorecendo o contexto da paisagem como um todo.
HR	O mais importante é o trilheiro fiscal. Os voluntários colaboram com a manutenção suprindo mão de obra nas UCs mais carentes: fazem reflorestamento, manutenção de trilhos.
LDV	Desenvolvendo a sensibilidade ambiental. "Conquistar corações e mentes".

Ainda que as **questões 3 e 4** tivessem motivações distintas, tenderam a ser interpretadas de forma semelhante pelos entrevistados, assim serão tratadas juntas aqui. Prevaleceu uma visão positiva para os dois quesitos. Um dos principais apontamentos diz respeito ao envolvimento do público na causa da conservação, “passam a defender as UCs” como citado por (GT). Assim, foi considerado que o usuário, e em especial os de TLP, são importantes atores no processo de conservação, fazendo normalmente uma aproximação com a gestão das UCs. Nesse sentido, foi apontado que a presença de usuários força a gestão das UCs a se aprimorar, a se envolver, denotando que existe um sentimento de distanciamento. Essa mudança de atitude ajuda na melhora da infraestrutura, gerando um efeito político positivo pela relação interinstitucional, com a sociedade civil e a iniciativa privada, o que ajuda na aproximação das comunidades do entorno das UCs.

Foi apontado o aspecto educativo como crucial, dentro do processo de aproximação do público, sendo reforçada a importância do investimento em educação, sensibilização e interpretação ambiental para mudança de comportamento das pessoas, onde a valorização das UCs pode trazer reflexos positivos para a atitude das pessoas na sociedade. "Conquistar corações e mentes" (LDV). Foi ainda referida a importância dos efeitos dos TLP na saúde.

Os TLP foram identificados por alguns como importantes para processos de conservação através do estabelecimento de corredores ecológicos entre UCs, para o estímulo a projetos de recuperação, especialmente com envolvimento de voluntários ou contribuição direta dos operadores turísticos em projetos, gerando retorno para a conservação. Também foi apontado que o trilho sinalizado ajuda na gestão dos fluxos e disciplina os caminhos, e que a

infraestrutura de apoio nos trilhos ajuda a evitar impactes (IA). O aspeto mais realçado refere à presença dos usuários nas áreas, servindo à monitorização e à fiscalização. O uso dos trilhos inibe a ocorrência de crimes ambientais e usos indevidos, além de reforçar a segurança.

Quadro 8 – Síntese das respostas dos onze entrevistados (Q5)

<b>5</b>	<b>Para você, qual tipo de infraestrutura pode ser admitida nas zonas mais preservadas onde a visitação é admitida em uma UC? (Ex: sinalização, corrimãos, piso manejado, passadiços, pontes, áreas de campings, mirantes). Considera que essas infraestruturas/equipamentos permitem reduzir os impactes ambientais ou esses são predominantemente negativos? Qual a sua opinião a respeito?</b>
MB	Ajudam a mitigar, como pontes em áreas de solos frágeis e lençol superficial, banheiros secos. Ordena o fluxo. Acha desejável, pois estas estruturas ajudam a minimizar os impactes.
BVR	Estruturas ajudam a mitigar os impactes, evitam proibições, e são interferências normalmente irrelevantes.
JL	Depende muito das características biofísicas da área, da existência de risco. Pode ajudar a minimizar impactes. Se for para minimizar uma situação de risco, segurança, desequilíbrio, acha que é viável e necessária. Áreas intangíveis devem ser limitadas aos casos extremos necessários à conservação. Áreas de visitação são muito pequenas nas UCs do Brasil. Se as pessoas não conhecem não cuidam, e se não se beneficiam não valorizam. Uso económico é vital para aliviar pressões. "O económico pesa demais".
GT	Manejo de piso, sinalização em geral. No PNI o traçado dos trilhos é considerado zona de usos extensivo, mesmo que corte uma zona primitiva, o que facilita o manejo. Pode ajudar a ordenar. Dependendo da intensidade de uso pode-se considerar a concentração ou a dispersão do público.
AC	Minimizar infraestrutura, considerar um balanço onde a infraestrutura sirva para minimizar os impactos sem promover um aumento não desejado da visitação. Citou metodologia LAC (Limites Aceitáveis de Câmbio). Ponto chave é o monitoramento. Sinalização é importante. Trechos perigosos em áreas que justifiquem. Ponto chave é o número de pessoas.
TH	Zonas Primitivas não devem ter uso intensivo. Acha que deve haver um conjunto de oportunidades de acordo com o perfil dos usuários. Estruturas devem se limitar ao mínimo para mitigar impactos. Sinalização mínima. Buscar o equilíbrio. Deve-se limitar a frear problemas que tendem a ser agravados.
AV	Não usa infraestrutura nessas áreas, somente para poucos visitantes. Sinalização mais espaçada, perfil de visitantes nesses casos é de visitantes mais experientes e acostumados. Trilhas de uso mais intensivo recebem infraestrutura. Acha que não é significativo para reduzir impactos.
IA	Zonas com vocação para conservação devem ter o mínimo de intervenção, mas se for uma mera passagem em uma área frágil admite-se intervenção, mesmo pesada. Proibições tendem a ser burladas. Prefere menos artificialidades nos caminhos, exceto quando necessário. Essas estruturas podem ajudar a reduzir impactos. Deve-se buscar um equilíbrio. Admite que há áreas que devem ser salvaguardadas da presença humana.
AZ	A UC tem que disponibilizar um espectro de oportunidades, uma gradação de usos. Assim, quanto mais perto da zona intangível, menos equipamentos. Quanto mais equipamentos, mais se atraem pessoas, transformando uma zona primitiva em uma zona de uso mais intenso. Bom senso, caso a caso. Em alguma medida pode. Sinalização mais espaçada, restrita a pontos críticos. Deve haver espaços, justificados pela presença de espécies raras e ameaçadas, áreas de nidificação ou sensíveis, que sejam salvaguardadas da presença humana.
HR	Isso tem que ser trabalhado no nível do plano de manejo, que deve ser amplamente discutido evitando-se interdições exageradas. Sinalização é imprescindível.
LDV	Área primitiva deve ter elementos que façam o visitante se sentir em um ambiente primitivo, portanto não faz sentido ter infraestrutura mesmo que essa infraestrutura minimize impactos ambientais. É onde se deve preservar a experiência mais natural possível. Não deve ser fomentada a utilização desse espaço. Não se proíbe, mas não se fomenta. Devem-se ofertar gradações de experiências conforme a motivação dos usuários.

Quanto à **questão 5**, as estruturas foram consideradas admissíveis e até mesmo indicadas para alguns, mas em geral prevaleceu um entendimento da necessidade de uma gradação da intensidade de uso e de equipamentos conforme o nível de sensibilidade ambiental das áreas. Os entrevistados são de opinião de que nas áreas mais primitivas, as infraestruturas devem ser limitadas, sendo justificadas apenas nos casos mais graves de risco à segurança dos usuários e de impacto ambiental. A sinalização pode existir, respeitando a mesma lógica, devendo ser mais espaçada. Essa premissa foi resumida por AZ, considerando que a UC deve disponibilizar um espectro de oportunidades, uma gradação de usos. Assim, quanto mais próximo das zonas com maiores restrições, menos equipamentos. Quanto mais equipamentos, mais se atraem pessoas, transformando uma zona primitiva em uma zona de uso mais intenso. Esse aspeto,

da limitação do acesso e do uso, é ressaltado na opinião de AC, que julga importante considerar um balanço onde a infraestrutura sirva para minimizar os impactos sem promover um aumento não desejado da visitação. Já LDV (operador turístico) foi além, indicando não fazer sentido haver infraestrutura nessas áreas, mesmo que ela minimize impactos ambientais, pois na zona primitiva a experiência do usuário deve ser preservada, devendo o local ser mantido da forma mais natural possível: “Não deve ser fomentada a utilização desse espaço. Não se proíbe, mas não se fomenta” (LDV). Nesse ponto, nota-se que a pergunta ensejou uma reação sobre os níveis de interdição. Enquanto (BVR) e (HR) citam que não são desejáveis proibições e interdições exageradas, JL vai além, opinando que áreas mais remotas e sensíveis devem ser limitadas aos casos extremos necessários à conservação, argumentando que as áreas de visitação são muito pequenas nas UCs do Brasil, o que limita os benefícios decorrentes do turismo. Já para (IA) e (AZ) há áreas que devem ser salvaguardadas da presença humana.

## COMPONENTE SOCIOECONÔMICA

Quadro 9 – Síntese das respostas dos onze entrevistados (Q6)

6	Você acha que existe uma tendência de popularização do uso dos trilhos em todo o Brasil? Na sua visão, qual é a perspectiva para os próximos anos?
MB	Acha que ainda é incipiente, mas vê um bom potencial na medida em que as pessoas vão conhecendo o produto. Tem muita gente animada, estimulada e as comunidades estão se animando.
BVR	É uma tendência mundial. Violência e insegurança podem interferir, mas algumas medidas como identificação dos grupos podem ajudar a promover segurança.
JL	Sim. Populações urbanas estão ávidas por oportunidades de contato com a natureza. “O ser humano tem uma necessidade básica da natureza”, existe uma demanda reprimida de consumir natureza. Isso é extremamente importante para o desenvolvimento humano. As UCs são o que sobra para a reconexão, e os trilhos são a forma mais direta de acesso. Potencial natural gigantesco no Brasil, mas pouquíssimo explorado. Terreno muito fértil para desenvolvimento. Sociedade já compreendeu isso e está pressionando por acesso às UCs. Populações urbanas estão sendo expurgadas. “BTT está viralizado (sic), trilhos a pé estão viralizando (sic)”.
GT	Sim, bastante claro. Observa um crescimento muito grande.
AC	Com certeza vai haver muito aumento. Está aumentando muito em todos os lugares. Existe muita demanda reprimida e espaço para crescer. A gente precisa saber para onde quer crescer e o que quer com esse crescimento.
TH	Sim. As redes sociais estão influenciando, inclusive trazendo novos usuários não afeitos à cultura de montanha. Necessidade de exposição das conquistas.
AV	Torce para que ocorra, percebe uma tendência. Identifica também o usuário de “selfie” que vai ao trilho para “bombar” na rede social. Esse não é o visitante alvo, pois o impacto do número pode gerar impactos com pouco benefício. O usuário mais “interessado” na natureza tende a virar parceiro, multiplicador, formador de opinião. Melhor qualidade do que quantidade.
IA	Acha que está muito longe da popularização. Percebe um aumento tênue da visitação. Nos próximos 10 anos vai mudar pouco. Problemas de segurança. O país é praia. Falta de cultura de montanha e campismo.
AZ	Não sabe. É um pouco cético com os TLP, pela segurança, pela sustentabilidade econômica. Tem dúvidas quanto aos casos de interrupção dos trilhos por áreas urbanas, áreas de risco. Acha que no Brasil ainda está um pouco distante.
HR	Espera que sim. Brasil está muito atrasado. Todo o mundo está mais avançado que o Brasil, mesmo países menos desenvolvidos. Estamos em um momento chave para explosão da oferta dos TLP. Transcarioca é um importante paradigma.
LDV	Tem esperança, mas há uma carência de dados no Brasil que possam atestar. Existe uma estimativa que o mercado geral de vida ao ar livre no Brasil movimente 300 milhões de dólares anuais. Dentro deste número que parece exagerado, dá conta de um crescimento de 25% ao ano, o que seria explosivo, mas é um número pouco crível. Algumas atividades, como observação de aves é perceptivelmente crescente, não percebe um vigor igual na atividade de TLP, o que pode decorrer do fato das operações dos trilhos serem autoguiadas. Volta a comentar que caminhada não é muito bem vista na sociedade. Existe certo estigma com a atividade para a sociedade em geral. Mercado de caminhada está nas classes mais altas e faixa etária mais elevada. Percebe um perfil ligado a motivação religiosa, peregrinos. Apontou aspectos histórico-culturais que restringiram a cultura do campismo no Brasil. É um desafio para um sistema de trilhos fomentar pessoas que queiram redescobrir o “mato”.



No que se refere à **questão 6**, da opinião dos entrevistados percebe-se um otimismo moderado quanto ao potencial dos TLP no Brasil. Os mais céticos indicaram problemas de segurança como principal entrave à popularização dos TLP, além de falta de cultura de montanha e campismo, incluindo uma barreira cultural com relação às caminhadas, tidas pela sociedade em geral, na visão de (LDV), como “coisa de pobre”, estando o mercado de caminhada nas classes mais altas e faixa etária mais elevada ou ainda ligado a motivações religiosas. No entanto, predominou um sentimento de esperança de que haja um bom desenvolvimento dos TLP nos próximos anos. Alguns apontam que já é visível o crescimento. Essa sensação parece advir do fato de que há um relativo atraso do Brasil em relação ao mundo na implantação dos TLP e que a tendência é que se recupere esse atraso. Um dos pontos que parece contribuir para essa visão é o da adesão de novos usuários ao universo dos praticantes, atraídos pelas redes sociais, onde a divulgação de imagens de pessoas em atividades ao ar livre traz boa repercussão. Ainda que decorra de novas motivações, para além da simples fruição da natureza, a aproximação desses usuários, referida em diversos momentos das entrevistas, parece ser um fenômeno importante, se visto com um olhar isento de preconceitos. Mesmo que ainda sejam pessoas “sem cultura de montanha”, formam um novo público potencial. Nesse sentido, (JL) aponta que as populações urbanas estão ávidas por oportunidades de contato com a natureza. Tal raciocínio corrobora a ideia de que existe uma procura reprimida, o que, associado ao potencial natural do Brasil, configura de fato uma tendência de popularização dos TLP, caso em que as UCs terão papel crucial, na medida em que são as grandes reservas de oportunidade de recreação em contato com a natureza.

Quadro 10 – Síntese das respostas dos onze entrevistados (Q7 e Q8)

7	Que tipos de benefícios económicos você reconhece decorrentes dos trilhos de longo percurso?
MB	Restauração, hospedagem em alguns casos, apoio logístico, mobilização das comunidades. Movimenta a cadeia económica.
BVR	Mobilização económica de comunidades e moradores isolados ao longo dos percursos, restauração, hospedagem, suporte logístico. Bastante impacto em áreas pobres, gerando empolgação nos locais. Souvenir, retomada económica.
JL	Investimento geralmente baixo e retorno alto, média de gasto do caminhante no caminho de Cora Coralina é de 2500 a 3500 reais. Restauração, transporte, apoio logístico, hospedagem. Efeito multiplicador do recurso na cadeia produtiva, comércio.
GT	Vários: arrecadação das próprias UCs, mercado de guias, comércio local, hospedagem.
AC	Sim, reconhece. Hospedagem, restauração, serviços, etc. Com logística e infraestrutura adequada pode ser viabilizado mesmo áreas mais remotas. Investe-se muito em marketing e pouco em infraestrutura e monitoramento.
TH	Hospedagem, restauração, guias, decorrentes de atração de públicos variados. Acha que há pouco mercado para guias em TLP.
AV	Contratação de guias, movimentação por eventos, hospedagem, alimentação.
IA	Um dos objetivos dos TLC é fomentar a economia, a exemplo da RV. Hospedagem, emprego, ativação da cadeia económica, guias (usados mesmo quando não obrigatório), equipamentos, traslado, <i>souvenir</i> .
AZ	Sim, reconhece. Entende que as comunidades ao longo dos trilhos podem se beneficiar se valorizarem o turismo, a hospedagem, alimentação e serviços o movimento pode ser positivo.
HR	No caso da Transcarioca ainda não houve a devida apropriação dos moradores do entorno das oportunidades de negócios como transporte, logística, restauração, lanches, hospedagem. Há toda uma gama de serviços económicos que podem ser explorados.
LDV	Existe um imenso potencial de se fazer uma transformação económica a partir dos trilhos decorrentes do

	turismo e do comércio associado.
<b>8</b>	<b>Como esses benefícios podem ser potencializados?</b>
MB	Não precisa muita coisa. Quanto mais atrativos os caminhos mais público. Ferramentas de potencialização: redes sociais, divulgação de tracklogs, sinalização/mapeamento dos pontos de apoio.
BVR	Traçado deve buscar pequenos povoados, pequenas localidades que devem ser estimuladas a se organizar, investir na mobilização das pessoas, destacar aspectos históricos e culturais, fazer inventário dos produtos artesanais da região com estímulo para venda.
JL	Fazer o que os americanos fazem (capitalizar ao máximo).
GT	Popularização dos trilhos, sinalização, integração entre comunidades e UCs, comunicação.
AC	Preparando as comunidades, moradores, cooperativas, respeitando o desejo das populações locais. Pensar em infraestruturas módicas em comunidades, microempreendedores, suporte de agências do governo. Preservar o ganho dos locais para não serem excluídos. Considerar a medida certa para as comunidades.
TH	-x-
AV	Envolver comunidades do entorno. Trabalhar licenciamento de marca. Sensibilizar de visitantes.
IA	Trabalhar fomento na cadeia econômica junto às comunidades ao longo dos TLP. Equipamento turístico. Funciona como uma espinha dorsal com oportunidades gigantes.
AZ	Estimular nos povoados o chamado turismo de base comunitária e a valorização da cultura local. Desenvolver processos e projetos que envolvam a comunidade local. Participação. "Dando o que tem e recebendo uma contrapartida econômica e cultural, por que não?"
HR	Conscientizar as comunidades do potencial dos trilhos.
LDV	É o grande ponto que precisa ser explorado, através do fomento a iniciativas nas comunidades locais. O impacto para construir o sistema de trilhos é pequeno, mas com grande repercussão, especialmente em áreas deprimidas economicamente. Os trilhos precisam ir costurando essas localidades.

As **questões 7 e 8** guardam relação entre si e serão tratadas juntas aqui. Todos os entrevistados identificaram impactos econômicos decorrentes dos TLP, a partir do turismo e do comércio associado. Com isso, os TLP têm potencial de gerar uma ativação na cadeia econômica, com repercussão positiva, em especial, nas localidades mais pobres. As principais atividades citadas foram: hospedagem, restauração, apoio logístico, transporte, venda de recordações e eventos. A atividade de guias, também considerada importante, pode encontrar limitações em função de os percursos serem autoguiados. Diversas medidas foram apontadas para ajudar a potencializar esses impactos econômicos. Em geral, as afirmações indicam a necessidade de buscar a valorização das comunidades ao longo dos trilhos, com ênfase na sua cultura e história e com destaque para a produção local, desenvolvendo o chamado turismo de base comunitária. Essas comunidades são peças chave do processo, devem ser estimuladas a se organizar e respeitadas nas suas escolhas.

Assim, o traçado dos TLP deve passar na proximidade dessas localidades, sem deixar de manter a atratividade. Foram indicadas estratégias de divulgação, com uso de redes sociais, sinalização, agregação de valor na produção local, licenciamento de marca, todas tidas como importantes para capitalizar os ganhos associados ao trilho. Foi indicado que, em geral, o investimento nos trilhos pode ser considerado baixo em face do retorno que proporciona, uma vez que funciona como uma espinha dorsal, gerando oportunidades ao longo do trajeto. Pelo ponto de vista das comunidades, deve ser fomentado o microempreendedorismo com investimentos em infraestrutura e com suporte das agências de governo. O cuidado deve ser o de preservar os ganhos locais para que esses não se vejam excluídos ao longo do ciclo de amadurecimento dos negócios.



Quadro 11 – Síntese das respostas dos onze entrevistados (Q9)

9	A seu ver, qual o papel das UCs no processo de se utilizar os trilhos como ferramentas de integração regional
MB	Os parques são os grandes atrativos, estimulam as pessoas a fazer um ponto-a-ponto, São o chamariz. Têm que estar abertos, tendo áreas para uso.
BVR	Não são essenciais, mas valorizam a proposta, atraem as pessoas pela questão ambiental. Estimulam a recuperação ambiental por meio dos corredores.
JL	As UCs devem ter um papel de integração do território, e não de separação (muro). Precisam ser acessíveis para não bloquear. Não gerar um vazio territorial. Precisam se integrar ao contexto das atividades existentes na região, sob o risco de serem consideradas um entrave ao desenvolvimento regional.
GT	Tem papel indutor, por meio de suporte, informação, divulgação, agregação de voluntários.
AC	Papel das UCs junto aos mosaicos e corredores ecológicos, o trilho se torna uma ferramenta para viabilizar isso. As políticas de planejamento precisam ser mais integradas para que os diversos instrumentos conversem entre si. UCs de uso sustentável têm papel importante. Devem chamar mais o diálogo com o setor turístico propondo diversas oportunidades de recreação. Diferentes empreendimentos de interesse podem ser atraídos. Utilização da paisagem para o uso sustentável e conservação. Proteção integral tem papel maior de salvaguarda da biodiversidade. Deve-se considerar o zoneamento, com foco nos princípios do ecoturismo: minimização de impactos, sensibilização ambiental e contribuição direta para a conservação. Parque é a categoria mais significativa para se proteger a biodiversidade (70% da PI).
TH	Conscientização dos visitantes, ordenamento. UCs precisam estar um pouco mais estruturadas como no Brasil não colaboram com o processo.
AV	Integração das unidades de conservação pelos mosaicos, promovendo a articulação interinstitucional. Trilho é elemento unificador de instituições, municípios, etc. Sinergia. UCs têm papel mediador nesse processo.
IA	UCs são o epicentro do processo, devem cumprir o papel de dinamizar e fomentar o processo. É o diamante que emana luz para a região. O Parque tem que aproveitar a ferramenta. Montar o quebra-cabeças e garantir prosperidade. O resultado é da região.
AZ	Acha muito legal isso. Fronteiras são invenções humanas, a natureza não obedece a essa lógica. Os trilhos têm uma interessante possibilidade de ajudar a refazer essa lógica.
HR	Percebeu um papel importante do mosaico carioca no caso da TT, aprimoramento da relação interinstitucional. O trilho é o fio que permite a conectividade entre as UCs. Uma coisa empurra a outra.
LDV	São os ícones, o símbolo, a meta, o objetivo, a joia da coroa. As unidades são a referência regional. Muitas vezes a fronteira é indistinta, e as UCs desempenham o papel de serem o símbolo de determinada região.

No que se refere à **questão 9**, segundo os entrevistados, as UCs foram apontadas como o epicentro do processo de integração regional por intermédio dos TLP. As UCs são os grandes atrativos dos percursos e foram adjetivadas como ícones, símbolos, meta, o objetivo, a joia da coroa. Como tal, precisam estar estruturadas, abertas, tendo áreas para uso. Devem chamar mais o diálogo com o setor turístico. Precisam ser acessíveis e permeáveis para não bloquear, sob o risco de gerar um vazio territorial, fazendo às vezes de um muro, travando o desenvolvimento regional. Para isso, as políticas de planejamento precisam ser mais integradas para que os diversos instrumentos conversem entre si. Nos entendimentos apontados, no processo de integração, as UCs devem ajudar a refazer a lógica dos limites, uma vez que a natureza não observa fronteiras (AZ). Nesse sentido, foram citadas importantes políticas de gestão da paisagem às quais as UCs estão ligadas, como os corredores ecológicos e os mosaicos. Foi identificado que as UCs devem atuar como mediadoras, promovendo a articulação interinstitucional, sendo que os TLP são o fio que permite a união e a conectividade entre as UCs e a região. Na visão de (AC), há uma distinção entre o papel das UCs de uso sustentável e as de proteção integral: as primeiras podem promover um uso da paisagem mais amplo voltado para a sustentabilidade, enquanto as de proteção integral são mais vocacionadas para a conservação.

## COMPONENTE DE PLANEAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO

Quadro 12 – Síntese das respostas dos onze entrevistados (Q10, 11, 12 e 13)

10	Você considera importante existir um sistema nacional de trilhos de longo percurso no Brasil?
MB	Sim. Sistema é útil para promover intercâmbio, troca de experiência entre as iniciativas. Padronização da sinalização.
BVR	Sim, estimula e expande as possibilidades para os usuários que podem procurar outras ofertas para além dos trilhos habituais. Sinalização é importante.
JL	Fundamental. Marco legal com política de longo prazo, unificação da metodologia e do discurso. Criar garantias contra eventuais retrocessos. Criar uma visão de futuro.
GT	Sistema ajuda a dar corpo às iniciativas isoladas, ajuda a dar um padrão. Centralização da comunicação (site único).
AC	Sim. Importante que haja uma instituição promovendo a mobilização.
TH	Sim, com a condição de olhar a capacidade dos lugares, que precisam estar sinalizados e com boa gestão. Áreas sensíveis devem ser tratadas com cuidado. Cuidado no design. Promoção de trilhos pode sobrecarregar áreas já saturadas como a travessia Petrópolis - Teresópolis. Manejo dos trilhos deve preceder a sinalização. Evitar topos de morros.
AV	Sistema nacional deve existir em parceria com estaduais e locais. Pode ser uma grande referência, mas deve ser mediador de discussões e catalisador de oportunidades para fomentos. Não pode concorrer com estado e municípios, tem que agregar e unir estados. Não deve ser a única proposta. Deve conversar com outros países. A padronização de sinalização é controversa, gera identidade, mas não deve inibir outras iniciativas, preservando a identidade local/regional. O trilho é um espaço físico que pode comportar vários conceitos.
IA	Sim. "Alguém tem que administrar a bagunça". Planejamento é fundamental, mas executar também é fundamental, é nesse momento que se está no Brasil. Necessidade de tirar do papel. Padronização.
AZ	Entende as iniciativas como propostas mais individualizadas. O sistema seria interessante para transformar em uma política, resultando em apoio a essas iniciativas, dando maior alcance aos projetos. Se não estivermos ainda maduros para um sistema, uma política já seria útil. Chamar a sociedade para se criar a base desse sistema.
HR	Sim. Outros países têm sistema, a Europa tem sistema. É fundamental, para o Brasil, ter um sistema. No Brasil os clubes de montanhismo não têm massa para dar suporte a um sistema de trilhos de longo curso, sendo necessário, portanto um suporte do Estado. O movimento atual está muito vinculado à visibilidade em redes sociais.
LDV	Por óbvio que sim.
11	Quem teria legitimidade para coordenar esse sistema?
MB	Comunidade. Governo pode perder continuidade. Até pode ser administrado pelo governo, mas deve ser regido pela comunidade, "como se nós fossemos os donos".
BVR	É uma pirâmide, central que se trabalhe todas as informações e que alimente todo o sistema. Não deve estar na mão do governo.
JL	ICMBio.
GT	MMA ou ICMBio. Coordenação pode ser feita por uma ONG.
AC	ICMBio. Aqui não há ainda um movimento da sociedade suficiente. MMA mobiliza e ICMBio executa.
TH	Órgãos gestores das UCs, em consenso nos casos de sobreposição das UCs. Governo e Sociedade Civil de forma compartilhada, participação da Federação de Montanhismo.
AV	Tem que ser um proponente federal com um colegiado.
IA	MMA e MTur + ICMBio.
AZ	Pela lógica o ICMBio.
HR	Tem que ser uma coisa mista. Uma combinação de esforços em função do tamanho do Brasil. É necessária a combinação do setor público com a sociedade civil.
LDV	Quem deveria fazer é uma instância que não existe. O ideal é que fosse uma entidade que congregasse todas as partes interessadas. É um trabalho muito grande. Enquanto não existe essa mobilização, parece apropriado o ICMBio fazer isso. O sistema liga UCs, mas envolve terras não afetadas. O sistema de trilhos em si não é uma UC. Deve-se ter uma autoridade descentralizada, espécie de congregação que junte sociedade civil, estado, praticantes.

Quadro 12 (Continuação) – Síntese das respostas dos onze entrevistados (Q10, 11, 12 e 13)

<b>12</b>	<b>Precisa haver uma legislação que ampare o sistema?</b>
MB	-x-
BVR	Acha que deve haver legislação, evita um monte de problemas. Referendar a sinalização rústica.
JL	Importante um marco legal com política de longo prazo.
GT	Não tem certeza de que seja necessário.
AC	Sim. É sempre bom.
TH	-x-
AV	Sim, quando institucionaliza ganha maior segurança para mudanças de gestão. Tem que validar com os estados.
IA	Sim. Difícil chegar a um texto, mas está se caminhando para isso.
AZ	Pode ser importante, existem muitos atores com diferentes propostas. Lei pode ajudar a definir o papel dos diversos atores.
HR	-x-
LDV	-x-
<b>13</b>	<b>Você considera que os trilhos devem ser geridos por um modelo empresarial, governamental, voluntário ou misto?</b>
MB	Misto, mas com participação maior da comunidade.
BVR	Defende o modelo misto, mas defendeu também uma vertente comercial. Governo deve apoiar.
JL	Caso a caso, depende do território, sempre um sistema misto. Conforme a situação, um ente ou outro puxa o processo. Governo é uma parte como as outras. Um conjunto. Envolvimento local é fundamental.
GT	Voluntário.
AC	Misto. Desafio é botar todos para conversar. Pensar na perenidade dos projetos.
TH	Misto através do consenso.
AV	Misto. Precisa da sociedade civil para legitimar.
IA	Misto. ICMBio tem importante papel. "Brasil não está atrasado, está na idade da pedra".
AZ	Quanto mais complexa a situação como no caso dos TLP, mais complexa a costura. Não há como um único ente resolver todas as demandas. O ecoturismo e a conservação, que vemos juntos, são áreas multi e interdisciplinares. Tem que haver envolvimento para que se tratem as questões da maneira mais ampla possível. Em casos específicos pode-se pensar em parcerias público-privadas.
HR	Precisa ser misto. Sociedade ajuda ao poder público a se mover.
LDV	Misto. A partir do sistema nacional definem-se linhas mestras e regionalmente pode haver os gestores de determinados trilhos.

As questões 10, 11, 12 e 13 estão relacionadas e serão tratadas em conjunto aqui. Houve unanimidade sobre a importância de existir um sistema nacional de TLP no Brasil. Foi mencionado que um sistema ajudaria a dar corpo ao processo, unificando o discurso, proporcionando a padronizando da sinalização (mas preservando a identidade local), promovendo o intercâmbio e a troca de experiência entre as iniciativas, centralizando a comunicação. Um sistema estruturado ajuda a criar garantias contra eventuais retrocessos (JL). Não obstante, (IA) lembra que planejar é importante, mas executar é fundamental. Foi ressaltada ainda a importância de haver uma legislação que ampare o sistema, ajudando na definição dos papéis e garantindo uma política de longo prazo. Quanto a quem teria legitimidade, predominou a indicação do ICMBio e do MMA e mesmo a do MTur. Outros sugeriram que o sistema não fosse coordenado pelo governo, mas sim pela sociedade civil. Quase todos referendam a importância da sociedade civil, ONGs, setor turístico, iniciativa privada, clubes excursionistas e federações de montanhismo no processo, ainda que estes dois últimos não tenham massa suficiente. Nesse sentido, (LCV) parece resumir com precisão

o sentimento geral ao indicar que “Quem deveria fazer é uma instância que não existe. O ideal é que fosse uma entidade que congregasse todas as partes interessadas. É um trabalho muito grande. Enquanto não existe essa mobilização, parece apropriado o ICMBio fazer isso”.

Esta faceta da importância da sociedade na liderança dos processos fica ainda mais evidente quando se trata do modelo de gestão dos trilhos em si. Houve unanimidade em indicar um modelo de gestão misto, onde sociedade, governo e iniciativa privada se revezam no trabalho de “puxar” o processo, mas sempre de forma participativa, com entendimento e harmonia entre as partes. Para (AZ) “Quanto mais complexa a situação, como no caso dos TLP, mais complexa a costura. Não há como um único ente resolver todas as demandas. O ecoturismo e a conservação, que vemos juntos, são áreas multi e interdisciplinares. Tem que haver envolvimento para que se tratem as questões da maneira mais ampla possível”.

Quadro 13 – Síntese das respostas dos onze entrevistados (Q14)

14	Você acha que um trilho com maior vertente comercial afasta o engajamento dos voluntários?
MB	Não afasta, até facilita o trabalho (Vale Europeu no sul, Caminho da Fé). Ajuda a garantir o trabalho dos voluntários por conta dos recursos.
BVR	Não afasta. Voluntários também podem vislumbrar negócios. Modelo pode estimular a geração de renda.
JL	Se houver no planejamento do processo, o papel dos voluntários não afasta. Se ficar muito comercial pode afastar. Tendência de inversão de papéis entre público e privado.
GT	Não necessariamente.
AC	É possível conviver desde que haja autonomia para os usuários. Sem monopólios.
TH	Em parte sim. Buscar oferecer reconhecimento aos voluntários.
AV	Não, pelo contrário. O voluntário só quer participar. Pode ter expectativa de ser contratado.
IA	Não afasta. Depende de como trabalhar a proposta. Voluntário hoje não é mais um operário, ele gosta de um sistema organizado. Devem-se oferecer prêmios e vantagens para gerar engajamento nas pessoas. Voluntário é protagonista.
AZ	Não tem certeza. Sociedade é muito individualista, com viés capitalista muito acentuado, não favorece o desenvolvimento de voluntariado. As pessoas tendem a procurar benefícios individuais. “tem gente fazendo <i>greenwash</i> do voluntariado, o cara fala que faz alguma coisa assim para colocar nas redes sociais porque sabe que as empresas vão olhar lá”. É uma questão complexa, de fundo sociológico.
HR	Provavelmente sim. Na Rota Vicentina há certa dificuldade de mobilização, mas que é compensada pelos investimentos.
LDV	Ações empresariais e voluntariado são ações diferentes. Não se confundem.

Na **questão 14** houve predominância do entendimento de que um trilho com vertente mais comercial não atrapalha, podendo até ajudar no envolvimento dos voluntários. Para alguns há uma nova lógica na relação com os voluntários, como a citada por (IA), de que o voluntário hoje não é mais um operário, ele gosta de um sistema organizado. Assim, dentro dessa nova lógica, é percebido que é importante existir um reconhecimento dos voluntários, dando a eles um maior protagonismo. Isso pode vir a reforçar as possibilidades dentro de um TLP gerido em um modelo mais empresarial, com a oferta de prêmios e vantagens, de forma a evitar os perigos apontados de uma atitude, por parte dos voluntários, eventualmente mais voltada para promoção pessoal do que para o envolvimento real.

Quadro 14 – Síntese das respostas dos onze entrevistados (Q15)

<b>15</b>	<b>Os TLP estão consagrados na Europa, na América do Norte, e em outras partes do mundo, mas são incipientes no Brasil. Quais os pontos que considera fundamentais para promover o desenvolvimento e oferta de TLP e quais os principais desafios e dificuldades para a sua implementação?</b>
MB	Promover o envolvimento da comunidade, com estímulo constante a participação para que não ocorra desmobilização. Divulgação, parcerias. Trilhos têm que ser atrativos. Para o pedal devem ser feitos dentro da melhor técnica.
BVR	O ideal é trazer os beneficiários potenciais logo no primeiro momento para criar envolvimento. Deve haver programas no MTur para apoiar iniciativas.
JL	Criação de rede de território bem elaborada. As pessoas querem ajudar. Cuidar para não virar Frankenstein. Precisa estar organizado, pois o trabalho em um trilho nunca se encerra. Investimento, recursos, políticas públicas, acesso, promoção, qualificação, buscar bons exemplos a nível mundial, garantias de governo, incentivos. Governo não deve atrapalhar. Incentivos fiscais a proprietários rurais e empresas. Criar uma dinâmica público-privada, reconhecimento socioambiental para empresas.
GT	Inculir o hábito na população, disponibilizar estrutura e promover a comunicação, criando demanda, gerando um círculo virtuoso.
AC	Recursos humanos e financeiros. Preparação das comunidades e monitoramento. Regulamentação. Desafio é preparar as entidades e as comunidades em uma velocidade suficiente para acompanhar a demanda.
TH	É um processo natural. Na medida em que há oferta, os trilhos se desenvolvem por si. Desafio é buscar equilíbrio entre manejo, conservação e interesses das pessoas.
AV	Divulgar de forma direcionada conforme o público.
IA	Realçar o fato de que os TLP são empreendimentos turísticos. Mostrar que existe uma ciência por detrás. Existe uma técnica e uma organização. Mostrar os benefícios que ela traz. É uma oportunidade de desenvolvimento ambiental, social e econômico.
AZ	Tem que haver uma discussão sobre essa construção (do sistema). Tem que haver um olhar para mercantilização excessiva dos espaços naturais. O usuário é parte legítima e merecedor de uma contraparte do quinhão através do usufruto. Aproximação da gestão e da universidade permitiria que as experiências acadêmicas fossem mais bem aproveitadas. Conhecimento transformado em política pública e mecanismos de gestão.
HR	Em primeiro lugar, ter a simpatia dos gestores das UCs. Se eles não compram o projeto pode atrapalhar muito. Em segundo, engajar um grupo de voluntários para botar a mão na massa. Envolver as populações, moradores ao longo do trilho.
LDV	Não dá para responder à questão dos trilhos se não se responder à questão do turismo. São indissociáveis. O turismo no Brasil está em um patamar abaixo da crítica, interno e externo: pela infraestrutura deficitária, pelo déficit na logística, pela questão da segurança, pela falta de saneamento (doenças tropicais). Ferramental de fomento muito baixo. Verba publicitária baixíssima para promoção do país (10 vezes menor que o Equador, por exemplo). Como consequência dessas mazelas o resultado em termos de receita é extremamente baixo em comparação com o conjunto dos países, mesmo os similares. É um problema estrutural insano. Problemas sociais graves repercutem nos negócios turísticos. Luxemburgo que é um país pequeno tem 12.000 km de trilhos sinalizados.

A **pergunta 15**, um pouco mais aberta, parece ter inspirado os entrevistados, que apontaram diversas ideias relativas à promoção e desenvolvimento dos trilhos conforme listado a seguir: envolvimento das comunidades, divulgação, parcerias, atratividade dos trilhos, programas do MTur, envolvimento das comunidades, criação de rede bem elaborada, investimentos, recursos humanos e financeiros, políticas públicas, acesso, promoção, qualificação, exemplos representativos a nível mundial, garantias de governo (que não deve atrapalhar), incentivos fiscais a proprietários rurais e empresas, dinâmica público-privada, reconhecimento socioambiental para empresas apoiantes, regulamentação.

(GT) expressou esta problemática de forma concisa: inculir o hábito na população, disponibilizar estrutura e promover a comunicação, criando demanda, gerando um círculo virtuoso. Entre os desafios a serem enfrentados, (HR) reforça ser necessário um envolvimento pessoal dos gestores das UCs, sob pena de o projeto ficar comprometido. O trabalho deve estar sempre organizado para não ser desfigurado, sendo importante a monitorização. O desafio é buscar

equilíbrio entre gestão, conservação e interesses das pessoas. (LDV) foi ainda mais contundente ao expressar que o grande problema para o desenvolvimento dos TLP não está nos trilhos propriamente, mas antes na falta de infraestrutura e logística associadas ao turismo, falta de fomento ao turismo e de divulgação do país no exterior.

Quadro 15 – Síntese das respostas dos onze entrevistados (Q16)

16	Existem questões que gostaria de mencionar que possam ser relevantes para o estudo e desenvolvimento desta temática e que não foram abordadas nas questões anteriores?
MB	Reforça a necessidade de maior abertura dos parques.
BVR	-x-
JL	As oportunidades são enormes para o Brasil. ICMBio tem feito um trabalho muito legal. Quanto mais envolver a comunidade, mais garantias.
GT	-x-
AC	Tentar verificar o quanto os três princípios do ecoturismo estão associados aos TLP. Importante considerar o que queremos em relação a esses princípios.
TH	-x-
AV	-x-
IA	Ficar atento aos impactos socioeconômicos do turismo nas comunidades abrangidas pelos trilhos.
AZ	Estabelecer um diálogo entre sociedade, o governo e a academia. TLP são áreas novas onde a pesquisa ainda está avaliando as potencialidades, etc. Importante que seja um processo discutido. O processo de uso envolve algum impacto, tem que se basear em medidas para se minimizar. Fechar não é solução. Fechado é fechado só no papel e nessa situação o impacto será descontrolado. "Podem-se ir alguns anéis, desde que não sejam preciosos, mas ficam os dedos".
HR	O Brasil tem tudo a ganhar com um sistema. A TT é um novo atrativo turístico para cidade do Rio de Janeiro, a cidade tem um potencial fantástico para o turismo na natureza, mas negligencia esse potencial em detrimento de opções mais fáceis. Valor da natureza no contexto turístico não está sendo suficientemente trabalhado. Setor turístico não se apropriou suficientemente do ativo.
LDV	-x-

A **questão 16** apresentava uma resposta voluntária. Cinco dos entrevistados optaram por não responder. Os demais optaram por reforçar alguns pontos anteriormente já citados. Como as afirmações não trouxeram novidades, não há maior relevância para essa síntese.

## 6 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

### 6.1 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES PARA UM SISTEMA NACIONAL BRASILEIRO DE TRILHOS DE LONGO PERCURSO.

De maneira simultânea ao desenvolvimento deste trabalho houve no Brasil um rápido movimento de avanço em direção à consolidação de um sistema nacional de TLP que culminou na já referida edição da Portaria Conjunta dos Ministérios do Meio Ambiente, Turismo e do ICMBio (Portaria Conjunta N.º 407, de 19 de outubro de 2018) que instituiu a “Rede Nacional de Trilhas de Longo Curso e Conectividade – RedeTrilhas. Ainda que o processo de gerenciamento a nível nacional esteja embrionário, conta com uma espinha dorsal, que reúne iniciativas em curso estabelecidas em quatro eixos principais. Dentre esses está o do corredor litorâneo, potencialmente com mais de 8.000 km, passando por mais de 100 unidades de conservação federais, estaduais, municipais e privadas ao longo da costa brasileira, conforme exposto na figura 16 (WikiParques, 2018).

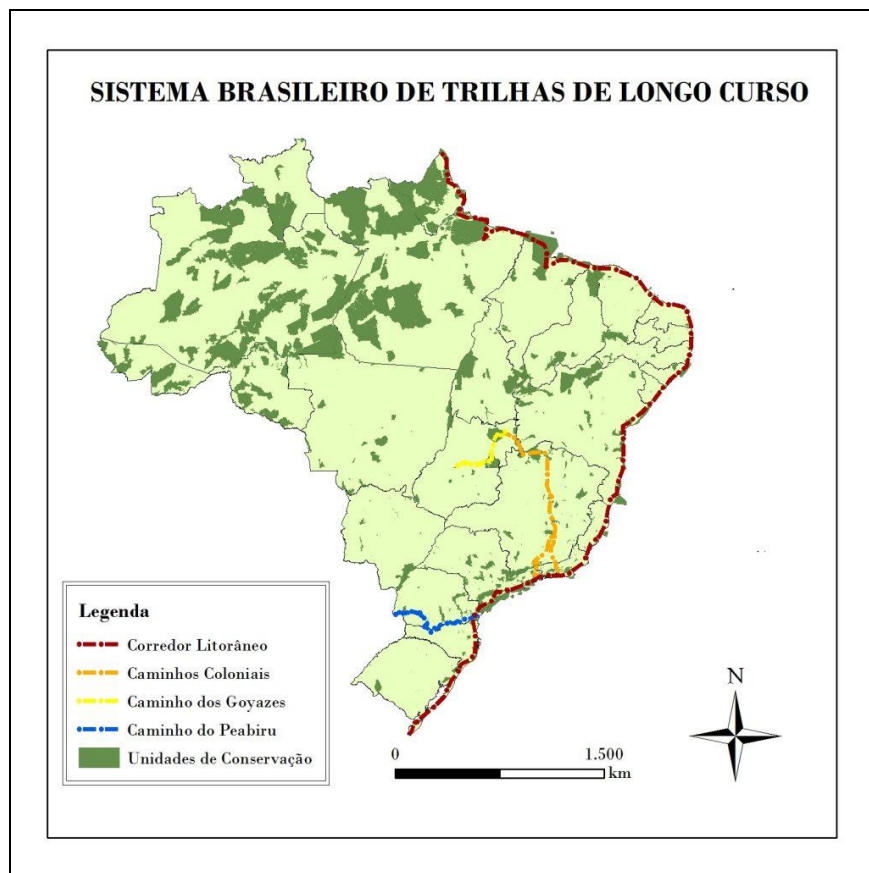


Figura 16: Sistema Brasileiro de trilhos de longo percurso (WikiParques, 2018)



Isso faz transparecer a importância da interface entre os percursos e as UCs. Tal característica confirma a necessidade de aprofundar um olhar de harmonização, à luz de alguns pontos explorados nesse trabalho, na tentativa de ratificar o que se vislumbrou na formulação da pergunta de partida: **São os trilhos de longo percurso ferramentas adequadas para a promoção do turismo sustentável nas Unidades de Conservação brasileiras?** Mais do que uma resposta binária sim ou não, é igualmente importante apontar caminhos no vasto campo que une as UCs e os TLP enquanto ferramentas de promoção do turismo sustentável, na medida em que ambos podem ser identificados como instrumentos a serviço da conservação da natureza, do turismo, da sustentabilidade e da relação da sociedade com a natureza.

Nesse intuito, vale sublinhar alguns aspetos que parecem relevantes tanto para os TLP quanto para as UCs. Um aspeto, ainda no campo conceitual, indica que os TLP, por sua essência como modelo de apropriação do território, conforme amplamente demonstrado nesse trabalho, só se sustentam quando pactuados por todos os atores envolvidos. Esse equilíbrio de forças, por si só, indica que os TLP tendem para o lado do “verdadeiro”, e não do “falso” ecoturismo, ao qual se referiu Pires (1998). Nesse sentido, quanto mais vinculados às unidades de conservação, mais próximos do ecoturismo, reforçando um movimento na direção do desenvolvimento sustentável, capaz de gerar retorno prático e contribuir para a desconcentração das riquezas, aproximando a utopia da realidade, totalmente em acordo com os objetivos das UCs – superando as limitações apontadas por Silva (2017) em relação à promoção do desenvolvimento sustentável. Para que caminhem nessa direção, foi visto que as políticas de gestão territorial precisam traduzir um entendimento mais avançado, de forma que os diversos planos e instrumentos tenham harmonização e complementaridade entre si, sem risco de antagonismos. Ao longo do trabalho, transpareceu a importância do papel dos trilhos como ferramenta de integração regional, e ficou claro que essa importância tanto reforça quanto é reforçada pelas políticas de gestão do território a nível da paisagem, como os corredores ecológicos e os mosaicos de UC. Não à toa, a recente portaria que fundou a RedeTrilhas está vinculada ao programa nacional de conectividade de paisagens do MMA (MMA, 2018c).

Na mesma direção, as políticas e instrumentos específicos de gestão das UCs, como os planos de manejo/gestão, precisam aproximar-se mais da realidade. A tentativa de moldar o mundo por intermédio de um plano, e ainda por cima com um viés por demais preservacionista, acaba por resultar em um perigoso e progressivo distanciamento da sociedade. Isso acarreta o afastamento de apoiadores potenciais, como as comunidades do entorno, e, de forma bastante evidente, os usuários. Essa falta de adaptabilidade dos planos cria uma cisão, incitando uma oposição dilatada. É necessário enxergar a importância de angariar aliados dentro da sociedade, tanto nos círculos mais próximos quanto nos mais distantes, circunstância ainda mais grave quando se observa o quadro de verdadeira disputa por território em que as UC estão envolvidas. Essa é uma realidade particularmente perniciosa em países como o Brasil, com base territorial de grandes dimensões, biodiversidade expressiva, mas também demasiada



carência económica. Quando a sociedade olha para as opções de desenvolvimento, precisa ter razões para acreditar que os projetos de turismo sustentável podem ser uma opção fiável quando comparados aos projetos de desenvolvimento tradicionais. Para tanto, políticas que fomentam o bom uso dos atributos naturais, como os TLP, parecem ser uma resposta importante, que, mesmo não tendo o condão de sozinhas, sustentar todas as transformações de que a sociedade precisa, ao menos ajudam a destravar o potencial económico adormecido das UCs e oferecem demonstrações de como as transformações podem ser atingidas.

No caso específico dos Parques Nacionais, vale reforçar a necessidade de atualização do Decreto Federal n.º 84.017 de 1979, que regulamenta a categoria, delimitando mais claramente o que é permitido e estimulado nos Parques, seria uma forma de conferir um viés mais moderno e sintonizado com as diretrizes nacionais (ambientais e turísticas) e as práticas internacionais.

Para o desafio de que os trilhos cumpram suas funções, todo o arranjo, desde sua concepção, precisa ser ancorado em um planejamento estratégico e trabalhado, visando o crescimento em bases sustentáveis, com ampla discussão prévia que envolva a integração dos percursos com a oferta turística local. Isso inclui o turismo de base comunitária (TBC) que deve ser valorizado, e, quando necessário, protegido, de forma a garantir a participação das comunidades ao longo de todo o processo. Também é necessário incluir o setor produtivo nas discussões. O setor agrícola e os proprietários de terra desempenham um papel chave no processo e precisam estar alinhados ao projeto. Nesse sentido, o sistema ora proposto no contexto da RedeTrilhas precisa ser aperfeiçoado de modo a prever trilhos não só de longo percurso.

O conceito de rotas locais, pequenas rotas e grandes rotas, a exemplo do adotado na maior parte da Europa, tem dentre as suas razões de ser a de estimular e valorizar iniciativas locais que vão se conectando, dando corpo ao sistema. Essa é uma solução que parece bastante adequada para o caso embrionário brasileiro e uma forma de garantir sustentabilidade ao longo do tempo.

É possível que em breve uma legislação mais robusta se faça necessária, garantindo uma clarificação do papel dos entes e dos parâmetros de desenvolvimento de um sistema nacional de trilhos. Essa é uma trama de complexa costura e precisa de uma tela base forte que garanta uma urdidura sólida.

Existem várias questões que precisarão ser resolvidas mais cedo ou mais tarde, tanto em benefício do sistema nacional quanto para os trilhos individualmente, entre as quais: i) o modelo de gestão; ii) a maneira como são organizados a nível local, regional e nacional, e até a relação com outros países; iii) quem coordena; iv) qual *status* tem a nível de governo; v) como a sociedade se apropria, se organiza e participa da gestão; vi) qual o arcabouço legal que dá suporte a atividade; vii) o quanto recebe de investimento; e viii) qual a participação da iniciativa privada e do setor turístico.

Independentemente dos modelos conceituais, os TLP só se firmarão se forem atrativos a ponto de conseguir garantir a presença de um público suficiente para dinamizar a atividade

económica da região, respeitando o perfil das áreas e os parâmetros de qualidade ambiental. Assim, o *design* dos trilhos, incluindo as variáveis do espectro de oportunidades; do nível de intervenção; do formato; da extensão do trilho e de seus trechos; da distância e forma de acesso entre a cabeça dos trilhos e os pontos de apoio, transporte e pernoite; do número total de dias de percurso; da declividade dos trechos; da largura dos trilhos; dos tipos de trilho; dos modos de utilização; e da infraestrutura de apoio, enfim, todos esses componentes devem estar voltados para esse fim.

A chave do sucesso parece estar justamente na forma como se integram esses componentes de *design* e gestão. Acertados esses parâmetros resta conseguir uma comunicação inteligente e assertiva, baseada em pressupostos modernos, que aproximem e tragam o envolvimento e o reconhecimento dos usuários e colaboradores como protagonistas do processo de consolidação dos trilhos. Essas são formas de se buscar o envolvimento ativo, que é visto como uma importante peça para o sucesso dos trilhos. Ações de *marketing* e de *merchandising* atreladas a uma estratégia comercialização de itens relacionados aos trilhos também reforçam esse caminho.

Como já dito, o Brasil possui a suposta vantagem de estar ainda numa fase inicial de desenvolvimento nesta matéria, podendo beber nas melhores fontes e evitar erros. Esse é um pressuposto do qual podem se beneficiar tantos os trilhos individualmente quanto o próprio sistema.

A partir do exame do cenário internacional presente na revisão bibliográfica e na análise de *benchmarking*, é possível identificar, de modo genérico, que os trilhos norte-americanos têm um modelo mais ligado às políticas de conservação, com forte envolvimento de voluntários, participação da sociedade e de clubes na manutenção e gestão dos trilhos. Por outro, os trilhos europeus tendem a organizar-se em um modelo mais comercial, atrelados a produtos turísticos regionais e a roteiros turísticos, com a gestão dos trilhos geralmente a cargo de clubes excursionistas, mas habitualmente com suporte da governação local ou regional e, em alguns casos mesmo empresarial. Por sua dimensão continental e por conter realidades regionais muito distintas, o Brasil pode valer-se de ambas as tendências, aplicando as soluções mais adequadas a cada caso.

De modo geral, as entrevistas que deram suporte à parte empírica dessa dissertação apontam para uma baixa magnitude dos impactes ambientais decorrentes dos TLP. Foi indicado um papel importante dos TLP na aproximação do público com as UCs, o que gera benefícios para a conservação. Os resultados também apontam que, apesar de existirem barreiras culturais, os TLP tendem a popularizar-se no Brasil, incluindo a participação de um novo público advindo das redes sociais.

Os TLP podem gerar importantes benefícios a nível socioeconómico com baixo custo, contribuindo para a política de integração regional, potencializando o alcance do papel das UCs nesse contexto.

Também foi assinalado que os trilhos isoladamente devem ser geridos em um modelo misto. Em um contexto ampliado, um sistema nacional de TLP, ainda que desejavelmente também deva ser gerido por um arranjo misto suportado pela sociedade civil, precisa, nesse primeiro momento, de um estímulo do governo, papel que deve ser cumprido pelos órgãos ambientais e de turismo, tendo o ICMBio função destacada nesse processo.

Voltando à pergunta de partida e aos objetivos do estudo, e tendo por base o componente teórico e o componente empírico da análise, os fatos parecem apoiar não só a confirmação da hipótese de que os TLP são ferramentas adequadas para a promoção do turismo sustentável nas UCs brasileiras, mas sustentam de forma categórica a recomendação da difusão desse instrumento em benefício da conservação, da economia e, portanto, da sociedade.

## **6.2 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Esse trabalho está vinculado à exploração de um tema de interesse para as UCs brasileiras por derivar de um processo interno de capacitação de servidores do Instituto Chico Mendes.

No centro do espectro das UCs de que o instituto cuida - em um extremo as Reservas Biológicas onde não se admite nem o turismo e no outro as Reservas Extrativistas, geridas pelas populações tradicionais - os Parques Nacionais só se manterão a longo prazo se puderem ofertar oportunidades de apropriação equilibradas para a região em que estão inseridos. Nesse sentido, o ecoturismo tem urgência em deixar de ser possibilidade e se tornar realidade. Os números observados nessa investigação comprovam o grande potencial latente. A observação da realidade, expressa, por exemplo, no debate político decorrente do recente processo de eleição presidencial do país, que incluiu propostas de extinção do MMA, comprova a urgência. Enquanto preservacionistas e socio-ambientalistas se opõem, há um caminho do meio, um olhar pragmático, que se soma a essas duas vertentes em suas mais relevantes características – conservando os atributos naturais e contribuindo para a emancipação das populações hipossuficientes.

A decisão de ir para o campo do turismo, e, especificamente, do turismo na natureza e aventura, se relaciona com essas constatações.

A escolha do tema levou em consideração que predomina na literatura uma abordagem mais voltada para avaliar os impactos negativos do turismo nas áreas naturais, sendo em certa medida desprezadas as investigações que buscam uma abordagem centrada na perspectiva dos usuários e da sociedade em geral, clientes últimos dos relevantes serviços públicos prestados pelo Instituto Chico Mendes na gestão das UCs.

O tema dos TLP vem na perspectiva de ajudar a concretizar esse modo próprio de apropriação e interação suave com os territórios, inserindo a discussão de uma agenda com largo potencial no campo do ecoturismo. Por isso optou-se por explorar justamente a grande fronteira existente entre as UCs e os trilhos, que é repleta de inter-relações e de interesses para a

sociedade. Dessa forma, os objetivos eleitos tentam desvendar as dimensões mais evidentes dessa interface. Os impactes ambientais positivos e negativos; os trilhos como ferramentas de conservação; a infraestrutura associada aos TLP e o zonamento das UCs; o potencial dos trilhos em gerar emprego e renda em decorrência dos benefícios económicos associados; o papel das UCs em relação aos TLP como ferramentas de integração regional; ainda os modelos de gestão e o papel dos diferentes entes, incluindo as UCs e seus órgãos gestores nesse processo.

O painel apresentado tenta entender também um pouco os parâmetros de planeamento, desenvolvimento e gestão dos TLP, suas características e tipologias e ainda a organização dos trilhos através do mundo, buscando desvendar algumas experiências representativas de TLP, na perspectiva de aplicação no Brasil.

Ao olhar-se o esforço empreendido na revisão percebe-se que os objetivos foram, em uma medida de profundidade proporcional ao escopo do trabalho, atingidos – o que de certa maneira foi confirmado pela perspectiva dos *stakeholders* entrevistados, cuja opinião esteve predominantemente concordante com os pressupostos pinçados na literatura, compondo as conclusões e recomendações desse trabalho.

### **6.3 LIMITAÇÕES DO ESTUDO E PROPOSTA DE DESENVOLVIMENTO**

Além das limitações decorrentes da grande carência de dados e estudos relacionados ao tema dos trilhos, e, principalmente, do uso público nas UCs, esse estudo teve um componente limitante, mas que é também uma virtude: a superficialidade da abordagem dos temas tratados. Isso está ligado ao fato de que não houve a pretensão de produzir resultados muito aprofundados sobre os TLP em suas interfaces com as UCs, mas antes um painel abrangente, incluindo as três dimensões consideradas mais relevantes nessa interface: a ambiental, a económica e a de gestão. Cada um desses temas, ou alguns subtemas relacionados a eles, já seria suficiente para exploração em uma dissertação. Todos são possibilidades de exploração futura. O fato de os trilhos ainda estarem em processo de amadurecimento no Brasil dificultou a exploração de uma realidade de campo mais consolidada ou de um caso de estudo.

Pelo tempo e pelos recursos disponíveis, na hipótese de proposição de um modelo, seria feito um desvio que poderia limitar a abrangência do estudo. Isso se aplica também a pontos específicos, como, por exemplo, a leitura detalhada de planos de manejo e o que dizem em relação aos trilhos. Pelo mesmo motivo, a proposição de um regramento genérico para a gestão dos TLP não foi trabalhada. Do ponto de vista económico, a avaliação mais acurada dos efeitos de um trilho, da caracterização do mercado, do perfil dos utilizadores, dentre outros aspetos, poderia ser considerada, mas esbarra na falta de dados e na impossibilidade de se fazer um recorte que traga apenas os dados referentes aos trilhos. Essa avaliação seria oportuna, principalmente considerando o desenvolvimento de trabalhos comparativos no futuro,

especialmente porque um retrato atual refletiria o início do processo no caso brasileiro. A formulação de propostas de modelo de gestão de forma mais detalhada também é uma lacuna que pode ser trabalhada no futuro.

A análise de *benchmarking* foi suficiente, porém, poderia ser mais rica caso fossem feitas interações mais profundas como visitas de campo, o que foi limitado pela disponibilidade de tempo e recursos. Restou a realização da análise com base na informação disponível *online* e por intermédio da literatura e de conhecimentos decorrentes de experiências anteriores nos trilhos estudados. Seria bastante enriquecedora a possibilidade de realização de mais entrevistas presenciais nestes locais com os gestores envolvidos, notadamente a nível internacional.

De modo geral, é possível afirmar que existe um campo muito vasto para estudo do tema dos TLP em interface com as UCs, e que, nos próximos anos, a partir da observação do desenvolvimento do Sistema Nacional de Trilhos de Longo Percurso, algumas das postulações levantadas nesse trabalho já terão condições de ser mais bem enquadradas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABNT. (2008). NBR15505-2, Turismo com atividades de caminhada. Parte 2: Classificação de percursos. ABNT.
- Ab'Saber, A. (1989). Zoneamento ecológico e econômico da Amazônia: questões de escala e método. *Estudos Avançados*, 3(5), 4–20.
- AHS. (2018). American hiking society - protect the places you love to hike. Acessado em 23 de setembro de 2018, disponível em: <https://americanhiking.org/>
- Alcock, S. E., Bodell, J. P., & Talbot, R. J. A. (Orgs.). (2012). *Highways, byways, and road systems in the pre-modern world*. New York: Wiley-Blackwell.
- Almargem. (2013). Almargem-associação de defesa do patrimônio cultural e ambiental do algarve. Recuperado 25 de outubro de 2018, de <http://almargem.org/site/>
- Almeida, M. do C. (2017). Resiliência e Gestão do Risco no Turismo. In F. Silva & J. Umbelino (Orgs.), *Planeamento e desenvolvimento turístico* (p. 105–120). Lisboa: Lidel.
- Alvarado, O. (2017). Strategic assessment of hiking trail ecotourism in Armenia. *The Hirair and Anna Hovnanian Foundation*.
- American Trails. ([s.d.]). About the national recreation trails program - american trails. Acessado em 18 de setembro de 2018, disponível em: <https://www.americantrails.org/national-recreation-trails/about>
- Angold, P. G., Sadler, J. P., Hill, M. O., Pullin, A., Rushton, S., Austin, K., ... Thompson, K. (2006). Biodiversity in urban habitat patches. *Science of The Total Environment*, 360(1–3), 196–204.
- APN. (2010). Guía para la clasificación de senderos pedestres en áreas protegidas bajo jurisdicción de la administración de parques nacionales. *Administración de Parques Nacionales - Argentina*.
- APPA, & ATC. (2008). Appalachian National Scenic Trail Resource Management Plan. US National Parks Service.
- Argentina. (2010). Senderos de Argentina - Huella Andina - Manual de Producto. *Ministério de Turismo de la Nación*.
- Aronson, M. F., Lepczyk, C. A., Evans, K. L., Goddard, M. A., Lerman, S. B., MacIvor, J. S., ... Vargo, T. (2017). Biodiversity in the city: key challenges for urban green space management. *Frontiers in Ecology and the Environment*, 15(4), 189–196.
- ATC. (2018). Appalachian trail conservancy. Acessado em 23 de setembro de 2018, disponível em: <http://www.appalachiantrail.org/>
- Aunger, E. (2017). Shattered dream-the trans canada trail has become a dangerous hoax. Acessado em 18 de setembro de 2018, disponível em: <https://albertaviews.ca/shattered-dream/>
- Azeredo, T., & Zaú, A. (2017). Ecotourism and Environmental Education: connecting different

- concepts. *Revista Brasileira de Ecoturismo*, 10(3), 670–684.
- Ballantyne, M., & Pickering, C. M. (2015). The impacts of trail infrastructure on vegetation and soils: Current literature and future directions. *Journal of Environmental Management*, 164, 53–64.
- Balmford, A., Green, J. M. H., Anderson, M., Beresford, J., Huang, C., Naidoo, R., ... Manica, A. (2015). Walk on the wild side: estimating the global magnitude of visits to protected areas. *PLOS Biology*, 13(2)
- Barretto, M. (2009). *Planejamento responsável do turismo*. São Paulo: Papirus.
- Becker, B. (2001). Políticas e planejamento do turismo no Brasil. *Caderno Virtual de Turismo*, 1(1), 1–7.
- Becker, B. K., & Stenner, C. (2008). *Um futuro para a Amazônia*. São Paulo, SP, Brasil: Oficina de Textos.
- Bensusan, N. (2014). Diversidade e unidade: um dilema constante. Uma breve história da ideia de conservar a natureza em áreas protegidas e seus dilemas. In N. Bensusan & A. P. L. Prates (Orgs.) (p. 31–81). Brasília: IEB Mil Folhas.
- Blamey, R. K. (2010). Principles of ecotourism. In D. B. Weaver (Org.), *The encyclopedia of ecotourism* (p. 5–22). Oxon, U.K.; New York, N.Y.: CABI Pub.
- Blersch, D. M., & Kangas, P. C. (2013). A modeling analysis of the sustainability of ecotourism in Belize. *Environment, Development and Sustainability*, 15(1), 67–80.
- Blumstein, D. T., Fernández-Juricic, E., Zollner, P. A., & Garity, S. C. (2005). Inter-specific variation in avian responses to human disturbance: Predicting wildlife responses to tourism. *Journal of Applied Ecology*, 42(5), 943–953.
- Boo, E. (1990). *Ecotourism: the potentials and pitfalls*. Washington, D.C: World Wildlife Fund.
- Brasil. (2018). Nova Lei de Compensação Ambiental entra em vigor. Acessado em 19 de agosto de 2018, disponível em: <http://www.brasil.gov.br/editoria/meio-ambiente/2018/05/nova-lei-de-compensacao-ambiental-e-publicada-nesta-terca-feira-29>
- Brightwell, M. (2006). *Os parques nacionais de aparados da serra e serra geral e o município de Praia Grande/ SC: dimensões escalares e conflitos* (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.
- Bryson, B. (1988). *Walk in the woods: rediscovering america on the appalachian trail*. New York: Broadway Books.
- Buckley, R. (2004). *Environmental impacts of ecotourism*. Wallingford, Oxfordshire, UK; Cambridge, MA, USA: CABI Pub.
- Burger, J., Gochfeld, M., & Niles, L. J. (1995). Ecotourism and birds in coastal new jersey: contrasting responses of birds, tourists, and managers. *Environmental Conservation*, 22(01), 56.
- Campos Inc. (2009). The Great Allegheny Passage Economic Impact Study (2007–2008). *The Progress Fund's Trail Town Program, Laurel Highlands Visitors Bureau (LHVB), and the Allegheny Trail Alliance (ATA)*.

- Carney, K. M., & Sydesman, W. J. (1999). A review of human disturbance effects on nesting colonial waterbirds. *Waterbirds: The International Journal of Waterbird Biology*, 22(1), 68.
- Carvalho, I. C. de M., & Steil, C. A. (2013). Natureza e imaginação: o deus da ecologia no horizonte moral do ambientalismo. *Ambiente & Sociedade*, 16(4), 103–118.
- Casas Brancas. (2014). Quem somos. Recuperado 24 de outubro de 2018, de <http://www.casasbrancas.pt/casasbrancas/quem-somos/>
- Castro Júnior, E., Coutinho, B., & Freitas, L. (2009). Gestão da Biodiversidade e Áreas Protegidas. In A. J. T. Guerra & M. C. N. Coelho (Orgs.), *Unidades de conservação: abordagens e características geográficas* (p. 25–65). Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- CBME. (2016). Sobre a cbme. Acessado em 13 de setembro de 2018, disponível em: <http://www.cbme.org.br/novo/sobre-a-cbme/>
- CEB. ([s.d.]). História do ceb | ceb – centro excursionista brasileiro. Acessado em 13 de setembro de 2018, disponível em: <http://www.ceb.org.br/site/sobre/historia-do-ceb/>
- Chamberlin, S. (2014). *On the Trail: A History of American Hiking* (Doutoramento). Lehigh University, Pensilvânia.
- Chandel, A., & Mishra, S. (2016). Ecotourism revisited: Last twenty-five years. *Czech Journal of Tourism*, 5(2), 135–154.
- Clark, D. B. (1996). Abolishing virginity. *Journal of Tropical Ecology*, 12(05), 735–739.
- Clark, R., & Stankey, G. (1979). *The Recreation Opportunity Spectrum: A Framework for Planning, Management, and Research* (General Technical Report No. PNW-98) (p. 39). Pacific Northwest Forest: U.S. Department of Agriculture Forest Service.
- Club Alpino Italiano. (2010). Sentieri pianificazione segnaletica e manutenzione - Quaderno di escursionismo n. 1. *Club Alpino Italiano*.
- Coelho, P. (1999). *O diário de um mago* (119. ed). Rio de Janeiro: Rocco.
- Conab. (2018). Conab - safra série histórica - dashboard. Acessado em 13 de agosto de 2018, disponível em: <https://portaldeinformacoes.conab.gov.br/index.php/safra-serie-historica-dashboard>
- Cunha e Menezes, P. (2014). Conhecer para Conservar. In N. Bensusan & A. P. L. Prates (Orgs.), *A diversidade cabe na unidade? áreas protegidas no Brasil* (p. 251–266). Brasília: IEB Mil Folhas.
- Cunha e Menezes, P., & Azoury, R. (2000). *Transcarioca, todos os passos de um sonho*. Rio de Janeiro, Brazil: Sextante Artes.
- D'Amico, A. R. (2013). *Lições aprendidas sobre o diagnóstico para elaboração de planos de manejo de unidades de conservação: comunidade de ensino e aprendizagem em planejamento de unidades de conservação*. Brasília: WWF-Brasil.
- DCNR. (2013). Pennsylvania Trail Design & Development Principles Guidelines for Sustainable, Non-motorized Trails. *Pennsylvania Department of Conservation and Natural Resources*.
- De Oliveira-Matos, C., Chim-Miki, A. F., Mediana-Brito, P., & Batista-Canino, R. M. (2017). Senderismo como modalidade turística: uma oportunidade competitiva para brasil. *PODIUM*



- Sport, Leisure and Tourism Review*, 6(4), 427–449.
- den Breejen, L. (2007). The experiences of long distance walking: A case study of the West Highland Way in Scotland. *Tourism Management*, 28(6), 1417–1427.
- DeutscherWanderverbandes. (2009). Deutscher wanderverband. Acessado em 13 de setembro de 2018, disponível em:  
[https://www.wanderverband.de/conpresso/\\_rubric/index.php?rubric=Verband+Die-Geschichte](https://www.wanderverband.de/conpresso/_rubric/index.php?rubric=Verband+Die-Geschichte)
- Dias, T. C. (2013). *Unidades de conservação brasileiras: investimentos, custos de manejo e potencialidades econômicas* (Doutoramento). Universidade Federal do Amapá.
- Diegues, A. C. S. (1994). *O mito moderno da natureza intocada*. São Paulo: NUPAUB.
- Diegues, A. C. S., & Nogara, P. J. (1994). *O nosso lugar virou parque: estudo socio-ambiental do saco do Mamanguá - Parati - Rio de Janeiro*. São Paulo: NUPAUB/USP.
- Dourojeanni, M. (2013). Análise crítica dos planos de manejo de áreas protegidas no Brasil. In *Áreas Protegidas - Conservação No Âmbito Do Cone Sul* (p. 1–20). Pelotas, RS: A. Bager ed.
- Drummond, J. A. (1997). *Devastação e preservação ambiental: os parques nacionais do Estado do Rio de Janeiro*. Niterói, RJ: Editora da Universidade Federal Fluminense.
- El Progreso. (2017). El Camino dejó en Galicia cien millones de euros en 2016. Acessado em 3 de setembro de 2018, disponível em: <https://www.elprogreso.es/articulo/galicia/el-camino-dejo-en-galicia-cien-millones-de-euros-en-2016/20170723000000410921.html>
- Ellis, R. J. (2001). *Vertical margins: mountaineering and the landscapes of neoimperialism*. Madison: University of Wisconsin Press.
- EMBRATUR. (1994). *Diretrizes para uma política nacional de ecoturismo*. Brasília: EMBRATUR.
- ERA. (2011). e-paths. Acessado em 17 de setembro de 2018, de <http://www.era-ewv-ferp.com/walking-in-europe/e-paths/>
- EuroVelo. ([s.d.]). Routes - EuroVelo - the European cycle route network. Acessado em 17 de setembro de 2018, disponível em: <http://www.eurovelo.org/routes/#>
- Extra Online. (2018). Ministros do Meio Ambiente e Agricultura criticam fusão de ministérios anunciada por Bolsonaro. Recuperado 4 de novembro de 2018, de <https://extra.globo.com/noticias/brasil/ministros-do-meio-ambiente-agricultura-criticam-fusao-de-ministerios-aunciada-por-bolsonaro-23202228.html>
- Fabos, J. G., & Ahern, J. (Orgs.). (1995). *Greenways: the beginning of an international movement*. Amsterdam ; New York: Elsevier.
- FAO (Org.). (2017). *The future of food and agriculture: trends and challenges*. Rome: Food and Agriculture Organization of the United Nations.
- Faria, A. P. (2018, março 7). Classificação de trilhas Técnicas: Uma necessidade Real. Acessado em 19 de setembro de 2018, disponível em: <http://altamontanha.com/classificacao-de-trilhas-tecnicas-uma-necessidade-real/>

- Faro de Vigo. (2016). El Camiño Portugués ya supera este año los 50.000 peregrinos. Acessado em 3 de setembro de 2018, disponível em: <https://www.farodevigo.es/portada-pontevedra/2016/09/29/camino-portugues-supera-ano-50000/1542099.html>
- FCMP. ([s.d.]). Acessado em 13 de setembro de 2018, disponível em: <http://www.fcmpportugal.com/>
- FEDME. ([s.d.]). Acessado em 13 de setembro de 2018, disponível em: <http://www.fedme.es/>
- Femerj. (2015). Metodologia de Classificação de Trilhas. Federação de Esportes de Montanha do Estado do Rio de Janeiro - FEMERJ.
- Fernández, M., Riveiro, D., & Bande, R. (2018). El papel del Camino de Santiago en la articulación de la Galicia interior. Acessado em 30 de agosto de 2018, disponível em: <https://aecr.org/es/el-papel-del-camino-de-santiago-en-la-articulacion-de-la-galicia-interior/>
- Ferreira, A. B. de H., & Ferreira, M. B. (2010). *Míni Aurélio: o dicionário da língua Portuguesa* (8a. ed). Curitiba, Brasil: Editora Positivo.
- Ferreira, L. V., Venticinque, E., & Almeida, S. (2005). O desmatamento na Amazônia e a importância das áreas protegidas. *Estudos Avançados*, 19(53), 157–166.
- FFRandonnee. (2017). Evaluation des retombées économiques et sociales de la RandoBretagne® 2015. Comité FFRandonnée Bretagne.
- FFRandonnée. ([s.d.]). FFRandonnée - Les itinéraires de randonnée. Acessado em 14 de setembro de 2018, disponível em: [https://www.ffrandonnee.fr/\\_285/les-itineraires-de-randonnee.aspx](https://www.ffrandonnee.fr/_285/les-itineraires-de-randonnee.aspx)
- Fish, T. (2009). Assessing economic impacts of national parks. *Park Science*, 26(2).
- Flink, C. A., Olka, K., & Searns, R. M. (Orgs.). (2001). *Trails for the twenty-first century: planning, design, and management manual for multi-use trails* (2nd ed). Washington, DC: Island Press.
- Folha de S. Paulo. (2018). Alvos de Bolsonaro, equipes de Ibama e Chico Mendes sofrem ataques na Amazônia. Recuperado 4 de novembro de 2018, de <https://www1.folha.uol.com.br/ambiente/2018/10/alvos-de-bolsonaro-equipes-de-ibama-e-chico-mendes-sofrem-ataques-na-amazonia.shtml>
- Forero-Medina, G., & Vieira, M. V. (2007). Conectividade funcional e a importância da interação organismo-paisagem. *Oecologia Brasiliensis*, 11(04), 493–502.
- Fredman, P., & Tyrväinen, L. (2010). Frontiers in nature-based tourism. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 10(3), 177–189.
- French, D. (1998). Pre-and early-roman roads of asia minor. The persian royal road. *Iran*, 36, 15.
- FSC. (2018). Fundación sendero de chile | los orígenes. Acessado em 23 de setembro de 2018, disponível em: <https://www.fundacionsenderodechile.org/losorigenes>
- Fuchs, M., & Weiermair, K. (2004). Destination benchmarking: an indicator-system's potential for exploring guest satisfaction. *Journal of Travel Research*, 42(3), 212–225
- G1. (2017). Brasil é maior exportador de carne bovina do mundo. Acessado em 13 de agosto

- de 2018, disponível em: <https://g1.globo.com/economia/agronegocios/agro-a-industria-riqueza-do-brasil/noticia/brasil-e-maior-exportador-de-carne-bovina-do-mundo.ghtml>
- Galante, M. L., Beserra, M., & Menezes, E. (2002). *Roteiro metodológico de planejamento, Parque Nacional, Reserva Biológica e Estação Ecológica*. (IBAMA, Org.). Brasília: Edições IBAMA.
- Gobierno de España. (2014). Impacto económico y social del Programa de Caminos Naturales. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- Godoy, L., & Leuzinger, M. (2015). O financiamento do Sistema Nacional de Unidades de Conservação no Brasil: características e tendências. *Revista de Informação Legislativa*, Ano 52(206), 223–243.
- Hall, C. M., Ram, Y., & Shoval, N. (Orgs.). (2018). *The Routledge international handbook of walking*. Abingdon, Oxon ; New York, NY: Routledge.
- Hellmund, P. C., & Smith, D. S. (2006). *Designing greenways: sustainable landscapes for nature and people*. Washington: Island Press.
- Higham, J. (Org.). (2007). *Critical issues in ecotourism: understanding a complex tourism phenomenon*. Amsterdam: Elsevier Butterworth-Heinemann.
- Hike Ontario. (2007). Best practices for increasing trail usage by hikers and walkers. Hike Ontario.
- Hoibian, O. (2006). Sociogenesis of a social field: the cultural world of mountaineering in france from 1870 to 1930. *International Review for the Sociology of Sport*, 41(3–4).
- Holt, L. (2008). *Mountains, Mountaineering and Modernity: A Cultural History of German and Austrian Mountaineering, 1900-1945* (Doutoramento). The University of Texas at Austin, Austin.
- Houston, R. ([s.d.]). Trail Management: Organization and Assessment. Oregons State Parks.
- Hugo, M. L. (1999). A comprehensive approach towards the planning, grading and auditing of hiking trails as ecotourism products. *Current Issues in Tourism*, 2(2–3), 138–173.
- IBAMA. (1999). Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis.
- ICMBio. (2008). Plano de Manejo do Parque Nacional da Serra dos Órgãos. Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade.
- ICMBio. (2014). Conselhos gestores de unidades de conservação federais. (C. F. Abirached & V. Talbot, Orgs.). Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio.
- ICMBio. (2017). Relatório de gestão exercício 2017. Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio.
- ICMBio. (2018). Painel Corporativo. Acessado em 12 de junho de 2018, disponível em: [http://qv.icmbio.gov.br/QvAJAXZfc/opendoc2.htm?document=painel\\_corporativo\\_6476.qvw&host=Local&anonymous=true](http://qv.icmbio.gov.br/QvAJAXZfc/opendoc2.htm?document=painel_corporativo_6476.qvw&host=Local&anonymous=true)
- ICMBio. (2018b). Dados gerais das Unidades de Conservação Federais. Acessado em 5 de junho de 2018, disponível em:

- [http://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/servicos/geoprocessamento/DCOL/dados\\_tabulares/DadosGerais\\_UC\\_maio\\_2018](http://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/servicos/geoprocessamento/DCOL/dados_tabulares/DadosGerais_UC_maio_2018)
- ICMBio. (2018c). Manual de sinalização de trilhas. Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio.
- Ilha, A. (2018). O manejo dos planos de manejo – um estudo de caso | ((O))eco. Acessado em 13 de junho de 2018, disponível em: <http://www.oeco.org.br/columnas/colunistas-convidados/o-manejo-dos-planos-de-manejo-um-estudo-de-caso/>
- Irving, M., Bursztyn, I., Sancho, A., & Melo, G. (2005). Revisitando significados em sustentabilidade no planejamento turístico. *Caderno Virtual de Turismo*, 5(4), 7.
- IUCN. (2014). *Urban Protected Areas - Profiles and best practice guidelines*. (T. Trzyna, Org.). Gland: International Union for Conservation of Nature - IUCN.
- Jenkins, C. N., & Joppa, L. (2009). Expansion of the global terrestrial protected area system. *Biological Conservation*, 142(10), 2166–2174.
- Jenson, W., & Scoresby, K. (2015). Yellowstone-Grand Teton Loop - Bicycle Pathway - Estimated Economic Impact. Eastern Idaho Entrepreneurial Center.
- Kastenholz, E., & Rodrigues, Á. (2007). Discussing the potential benefits of hiking tourism in Portugal. *Anatolia*, 18(1), 5–21.
- Kay, G., & Moxham, N. (1996). Paths for whom? Countryside access for recreational walking. *Leisure Studies*, 15(3), 171–183.
- Khah, S., Rao, R. J., & Wani, K. (2011). Ecotourism and the impact of the conventional tourism on the fragile ecosystems. *International Journal of Science and Nature*, 2(3), 432–442.
- Kinouchi, M. (2014). Planos de manejo: fundamentos para mudança. In N. Bensusan & A. P. L. Prates (Orgs.), *A diversidade cabe na unidade? áreas protegidas no Brasil* (p. 220–249). Brasília: IEB Mil Folhas.
- Klein, V. A. (2015). *The nature of nature: space, place, and identity on the Appalachian Trail* (Doutoramento). Kent State University College of Education, Health, and Human Services, Kent, OH.
- Krauze, K. (2017). An underpass under the Kasprowy Wierch mountain in the Tatra National Park as a part of an environment protection scheme and improvement of tourist safety. Apresentado em 17th International Multidisciplinary Scientific GeoConference SGEM 2017, Viena.
- Kuenzi, C., McNeely, J., & Walker, K. (2008). Nature-Based Tourism. In O. Renn (Org.), *Global risk governance: concept and practice using the IRGC framework* (p. 155–178). Dordrecht: Springer.
- Kumar, J., & Hussain, K. (2014). Evaluating tourism's economic effects: comparison of different approaches. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 144, 360–365.
- Kuss, F. R., Graefe, A. R., & Vaske, J. J. (1990). *Visitor impact management*. Washington, D.C: National Parks and Conservation Association.
- Kyle, G., Graefe, A., Manning, R., & Bacon, J. (2004). Predictors of behavioral loyalty among

- hikers along the Appalachian Trail. *Leisure Sciences*, 26(1), 99–118.
- Labruna, M. B. (2015). *Governança regional em áreas protegidas: ecofronteiras e turismo no planejamento territorial do Mosaico Bocaina SP/RJ* (Tese de Doutorado). Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Lamb, J. B., & Willis, B. L. (2011). Using coral disease prevalence to assess the effects of concentrating tourism activities on offshore reefs in a tropical marine park: coral disease and reef tourism. *Conservation Biology*, 25(5), 1044–1052.
- LDWA. ([s.d.]). The long distance walkers association. Acessado em 17 de setembro de 2018, disponível em: <https://www.ldwa.org.uk/index.php>
- Leung, Y.-F., Pickering, C., & Cole, D. (2012). Informal trails and fragmentation effects: A conceptual and research overview. In *Session 5G – Current research on informal trails: Effects on ecology and landscape fragmentation* (p. 358–359). Stockholm.
- Leuzinger, C. (2002). *Ecoturismo em Parques Nacionais* (1º ed). Brasília: Editora Ambiental.
- Lindsey, G., Wilson, J., Anne Yang, J., & Alexa, C. (2008). Urban greenways, trail characteristics and trail use: implications for design. *Journal of Urban Design*, 13(1), 53–79.
- Luzhkova, N. (2013). Hiking tourism development in protected areas and nature hazard prevention in the Lake Baikal natural territory. *Journal of the Geographical Institute Jovan Cvijic, SASA*, 63(3), 165–174.
- Mackay, J., & Brown, I. (2004). Larapinta Trail management strategy. Planning for People and Northern Territory Government.
- Magro, T. C. (1999). *Impactos do uso público em uma trilha no planalto do Parque Nacional do Itatiaia* (Doutorado). Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Manzini, E. J. (2004). Entrevista semi-estruturada: análise de objetivos e de roteiros. In *A pesquisa qualitativa em debate* (p. 10). Bauru: Universidade de São Carlos - USC.
- Marsh, G. P. (2014). *Man and nature, or, Physical geography as modified by human action*. Whitefish, MT: Kessinger Publishing. [Trabalho originalmente publicado em 1864]
- Martínez-Graña, A. M., Legoinha, P., González-Delgado, J. A., Dabrio, C. J., Pais, J., Goy, J. L., ... Cunha, T. (2017). Augmented reality in a hiking tour of the miocene geoh heritage of the central Algarve cliffs (Portugal). *Geoheritage*, 9(1), 121–131.
- Martins, A. (2012). Conflitos ambientais em unidades de conservação: dilemas da gestão territorial no Brasil. *Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*, 17(989).
- Mason, P. (2015). *Tourism impacts, planning and management*. Taylor and Francis.
- Matheson, M. D., Sheeran, L. K., Li, J.-H., & Wagner, R. S. (2006). Tourist impact on Tibetan macaques. *Anthrozoös*, 19(2), 158–168.
- Meda, R. V. (2014). A criação de unidades de conservação no reconhecimento de territórios às populações tradicionais. *Revista de Direito da Cidade*, 6(1).
- Medeiros, R. (2006). Evolução das tipologias e categorias de áreas protegidas no Brasil. *Ambiente & Sociedade*, 9(1), 41–64.

- Medeiros, R., & Pereira, G. S. (2011). Evolução e implementação dos planos de manejo em parques nacionais no estado do Rio de Janeiro. *Revista Árvore*, 35(2), 279–288.
- Medeiros, R., & Young, C. E. F. (2011). Contribuição das unidades de conservação brasileiras para a economia nacional: Relatório Final. UNEP-WCMC.
- Meffert, H., Burmann, C., & Kirchgeorg, M. (2015). Marketing-mix. In H. Meffert, C. Burmann, & M. Kirchgeorg, *Marketing* (p. 357–768). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden
- Menegassi, D. (2018). *Travessias - Uma aventura pelos Parques Nacionais do Brasil*. Brasília: Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio.
- Merce, I. I. (2017). The principles of ecotourism - indicator for the development of ecotourism destinations. Apresentado em 17th International Multidisciplinary Scientific GeoConference SGEM 2017, Viena.
- Miara, M. A., & Fiori, C. O. (2012). Proposta de modelo metodológico para identificação de áreas potenciais a conservação – um estudo de caso: entorno do parque nacional dos campos gerais – pr. *Raega - O Espaço Geográfico em Análise*, 25.
- Milano, M. (2013). Planos de manejo de UCs II: ênfase na gestão | ((O))eco. Acessado em 13 de junho de 2018, disponível em: <http://www.oeco.org.br/colunas/colunistas-convidados/26954-planos-de-manejo-de-ucs-ii-enfase-na-gestao/>
- Ministério do Turismo. (2010). *Ecoturismo: orientações básicas*. Brasília: Brasil. Ministério do Turismo.
- Mirosław, M., Bernadetta, Z., & Robert, P. (2016). Exploring the economic impact of national parks on the local economy. Functional approach in the context of Poland's transition economy. *Human geographies – Journal of studies and research in human geography*, 10(1), 7–23.
- MMA. (2006). *Diretrizes para Visitação em Unidades de Conservação* (Vol. 3). Brasília: Ministério do Meio Ambiente.
- MMA. (2009). *Pilares para a sustentabilidade financeira do sistema nacional de unidades de conservação*. Brasília: Ministério do Meio Ambiente
- MMA. (2018). Zoneamento Ecológico-Econômico nos Estados. Acessado em 4 de junho de 2018, disponível em: <http://www.mma.gov.br/gestao-territorial/zoneamento-territorial/zee-nos-estados>
- MMA. (2018b). Cadastro Nacional de Unidades de Conservação. Acessado em 15 de julho de 2018, disponível em: <http://www.mma.gov.br/areas-protegidas/cadastro-nacional-de-ucs/dados-consolidados.html>
- MMA. (2018c). Programa nacional de conectividade de paisagens - Conecta. Ministério do Meio Ambiente.
- Moore, R., & Shafer, S. (2001). Introduction to Special Issue Trails and Greenways: Opportunities for Planners, Managers, and Scholars. *Journal of Park and Recreation Administration*, 19(3), 1–16.
- Mosaico Carioca. (2017). Mosaico carioca: trilha transcarioca. Recuperado 27 de outubro de

- 2018, de <http://mosaico-carioca.blogspot.com/p/trilha-transcarioca.html>
- MTur. (2015). Anuário Estatístico de Turismo - 2015. Ministério do Turismo.
- Nordbø, I., Engilbertsson, H. O., & Vale, L. S. R. (2014). Market myopia in the development of hiking destinations: the case of Norwegian dmos. *Journal of Hospitality Marketing & Management*, 23(4), 380–405.
- Northwest Hiker. (2003). Hike difficulty calculator. Acessado em 19 de setembro de 2018, de <http://www.nwhiker.com/HikeEval.html>
- NPS. (2018). National Park Service. Acessado em 26 de agosto de 2018, disponível em: <https://www.nps.gov/subjects/nationaltrailssystem/national-trails-system-act-legislation.htm>
- NTO. (2012). A Guide to Planning and Developing Recreational Trails in Ireland. National Trails Office - Irish Sports Council.
- Nye, N. C. ([s.d.]). Hiking in america - Historical Context. Acessado em 13 de setembro de 2018, disponível em: <https://foresthstory.org/research-explore/us-forest-service-history/policy-and-law/recreation-u-s-forest-service/hiking-in-america/>
- O Eco (2013) O que é o Zoneamento Ecológico-Econômico. Acessado em 4 de junho de 2018, disponível em: <http://www.oeco.org.br/dicionario-ambiental/27545-o-que-o-zoneamento-ecologico-econômico/>
- Oliveira, R. R. de. (2007). Mata Atlântica, paleoterritórios e história ambiental. *Ambiente & Sociedade*, 10(2), 11–23.
- Oliveira, R. R. de, & Engemann, C. (2012). História da paisagem e paisagens sem história: a presença humana na Floresta Atlântica do Sudeste Brasileiro. *Esboços - Revista do Programa de Pós-Graduação em História da UFSC*, 18(25).
- Orams, M. B. (2010). Types of ecotourism. In D. B. Weaver (Org.), *The encyclopedia of ecotourism* (p. 23–36). Oxon, U.K.; New York, N.Y.: CABI Pub. [Trabalho originalmente publicado em 2001]
- Parks Victoria. (2010). *Users guide to the Australian walking track: grading system*. Melbourne: Dept. of Sustainability and Environment.
- PCTA. (2018). Pacific crest trail association - preserving, protecting and promoting. Acessado em 23 de setembro de 2018, disponível em: <https://www.pcta.org/>
- Pires, P. dos S. (1998). A dimensão conceitual do ecoturismo. *Turismo, Visão e Ação*, 1(1), 75–91.
- PNA. (2015). Se iniciaron las II jornadas de actualización del Programa Nacional de Senderos de Argentina. Acessado em 23 de setembro de 2018, disponível em: <https://www.parquesnacionales.gob.ar/2015/09/se-iniciaron-las-ii-jornadas-de-actualizacion-del-programa-nacional-de-senderos-de-argentina/>
- PNTS. (2015). National trails system | partnership for the national trails system. Acessado em 18 de setembro de 2018, disponível em: <http://pnts.org/new/national-trails-system/>
- Prates, A. P. leite, & Sousa, N. (2014). Panorama geral das áreas protegidas no Brasil: desafios para cumprimento da meta 11 de Aichi. In N. Bensusan & A. P. L. Prates (Orgs.)

- (p. 83–119). Brasília: IEB Mil Folhas.
- PWS. (2014). PWS Track Classification Scheme PWS P- 036. Tasmania Department of Primary Industries, Parks, Water & Environment.
- Quivy, R., & Campenhoudt, L. van. (2008). *Manual de investigação em ciências sociais*. Lisboa: Gradiva.
- Recreation SA. (2016). Guidelines for the planning, design, construction and maintenance of recreational trails in South Australia. Recreation SA
- Rocco, R. (2005). *Legislação brasileira do meio ambiente*. Rio de Janeiro: DP&A.
- Rocha, L., Drummond, J. A., & Ganem, R. S. (2010). Parques nacionais brasileiros: problemas fundiários e alternativas para a sua resolução. *Revista de Sociologia e Política*, 18(36), 205–307.
- Rota vicentina. (2018). Rota vicentina. Recuperado 25 de outubro de 2018, de <http://pt.rotavicentina.com//>
- Rottle, N. D. (2006). Factors in the landscape-based greenway: a Mountains to Sound case study. *Landscape and Urban Planning*, 76(1–4), 134–171.
- Santos, L. B. dos. (2009). Trilhas da política ambiental: conflitos, agendas e criação de unidades de conservação. *Ambiente & Sociedade*, 12(1), 133–150.
- Serrano, C. M. de T. (2000). O “produto” ecoturístico. In L.G. Trigo & M.G. Ansarah (Org) *Turismo: como aprender, como ensinar* (4º ed, Vol. 2, p. 406). São Paulo: Ed. SENAC.
- Sierra Club. (2014). About the sierra club. Acessado em 13 de junho de 2018, disponível em: <https://www.sierraclub.org/about>
- Sievänen, T. (Org.). (2004). *Policies, methods and tools for visitor management: proceedings of the second international conference on monitoring and management of visitor flows in recreational and protected areas, june 16-20, 2004, rovaniemi, finland*. Helsinki: Finnish Forest Research Institute.
- Siltanen, J. (2017). *Economic Impact of National Parks in Iceland; Case Study of Snæfellsjökull National Park* (Mestrado). University of Iceland, Reykjavík.
- Silva, C. (2006). *Análise sistêmica, turismo de natureza e planejamento ambiental de brotas: proposta metodológica* (Doutoramento). UNICAMP, Campinas.
- Silva, F. (2013). *Turismo na natureza como base do desenvolvimento turístico responsável nos Açores* (Doutoramento em Geografia). Universidade de Lisboa - Instituto de Geografia e Ordenamento do Território, Lisboa.
- Silva, F. (2017). Planeamento e Desenvolvimento Turístico. In F. Silva & J. Umbelino (Orgs.), *Planeamento e Desenvolvimento Turístico* (p. 21–47). Lisboa: Lidel - Edições Técnicas, Lda.
- Silva, F., & Carvalhinho, L. (2017). Turismo na Natureza e de Aventura. In n F. Silva & J. Umbelino (Orgs.), *Planeamento e Desenvolvimento Turístico* (p. 259–273). Lisboa: Lidel - Edições Técnicas Lda.
- Snead, J. E., Erickson, C. L., & Darling, J. A. (Orgs.). (2009). *Landscapes of movement: trails*,



- paths, and roads in anthropological perspective* (1st ed). Philadelphia: University of Pennsylvania Museum of Archaeology and Anthropology.
- Soave, A. (2010). Cronologia della nostra Storia. Acessado em 13 de setembro de 2018, disponível em: <http://www.fieitalia.com/fie/la-storia/>
- Sommer, H., Amacher, M., & Buffat, M. (2011). Fondements économiques des chemins de randonnée pédestre en Suisse Méthodologie, bases de données et résultats (résumé). Office fédéral des routes et Fédération suisse de tourisme pédestre.
- Souza, T. do Val S. B., (2016). *Recreation classification, tourism demand and economic impact analyses of the federal protected areas of Brazil* (Doutoramento). University of Florida, Gainesville.
- Souza, T. do V. S. B., & Simões, H. B. (2018). Contribuições do Turismo em Unidades de Conservação Federais para a Economia Brasileira Efeitos dos Gastos dos Visitantes em 2017. ICMBio. Acessado em disponível em: [http://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/comunicacao/publicacoes/publicacoes-diversas/contribuicoes\\_economicas\\_turismo\\_2018.pdf](http://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/comunicacao/publicacoes/publicacoes-diversas/contribuicoes_economicas_turismo_2018.pdf)
- Stender, K. (2017). *The business of trails* (Mestrado). Edith Cowan University, Joondalup.
- Strayed, C. (2012). *Wild: from lost to found on the Pacific Crest Trail* (1st ed). New York: Alfred A. Knopf.
- Su, M. M., Wall, G., & Ma, Z. (2014). Assessing ecotourism from a multi-stakeholder perspective: xingkai lake national nature reserve, china. *Environmental Management*, 54(5), 1190–1207.
- Suisse Rando. (2018). Schweizer wanderwege | randonner. Acessado em 23 de setembro de 2018, disponível em: <https://www.randonner.ch/>
- Suisse Rando. (2018b). Rapport annuel 2017 Suisse Rando. Suisse Rando, Berne.
- SwitzerlandMobility Foundation. ([s.d.]). Publishing credits - schweiz mobil. Acessado em 23 de setembro de 2018, disponível em: <https://www.schweizmobil.ch/en/impressum.html>
- TCT. (2018). The great trail |. Acessado em 18 de setembro de 2018, disponível em: <https://thegreattrail.ca/>
- TCU. (2012). Auditoria operacional. Governança das unidades de conservação do bioma amazônia. Tribunal de Contas da União.
- Terranova, M., Salaverry, R., Vieira, A. C. P., Issa, B., & Menezes, P. da C. e. (2010). *Parque Nacional da Tijuca: uma floresta na metrópole*. Rio de Janeiro, RJ: Andrea Jakobsson Estúdio.
- Thapa, B. (2013). Managing Protected Areas: Global Perspectives Introduction to the Special Issue Volume I. *Journal of Park and Recreation Administration*, 31(2), 1–5.
- Thede, A. K., Haider, W., & Rutherford, M. B. (2014). Zoning in national parks: are canadian zoning practices outdated? *Journal of Sustainable Tourism*, 22(4), 626–645.
- Thoreau, H. D. (2009). *Walden: ou a vida nos bosques*. Lisboa: Antígona. [Trabalho originalmente publicado em 1854].

- Timothy, D. J., & Boyd, S. W. (2015). *Tourism and trails: cultural, ecological and management issues*. Bristol, UK ; Buffalo, NY: Channel View Publications.
- Tomes, P., & Knoch, C. (2014). Erie to Pittsburgh Trail (Between Titusville and Parker, Pa.) 2013 User Survey and Economic Impact Analysis. Rails-to-Trails Conservancy.
- Tovar, Z., & Carvalho, P. (2013). Percursos pedestres e turismo de passeio pedestre em Portugal. In F. Cravidão & N. Santos (Orgs.), *Turismo e cultura: destinos e competitividade* (1º ed, p. 413–436). Imprensa da Universidade de Coimbra.
- TRACES TPI. (2011). Étude des retombées économiques des randonneurs du chemin de Stevenson - année 2010. L'association Sur le Chemin de RL Stevenson.
- Trailhead Labs. (2018). Trailhead Labs | Innovative technology for the outdoors. Acessado em 25 de setembro de 2018, disponível em: <https://www.trailheadlabs.com/#work>
- Trilha Transcarioca. ([s.d.]). Home. Recuperado 27 de outubro de 2018, de <http://trilhatranscarioca.com.br/>
- TRC Tourism. ([s.d.]). Guidelines for trail planning, design and management. Parks Victoria.
- Turismo de Portugal. (2014). Plano de marketing estratégico para o turismo do Algarve 2015-2018. Turismo de Portugal.
- UNESCO. (2017). 2017 - ano internacional do turismo sustentável para o desenvolvimento UNESCO. Acessado em 7 de julho de 2018, disponível em: <http://www.unesco.org/new/pt/brasil/about-this-office/prizes-and-celebrations/2017-international-year-of-sustainable-tourism/>
- Urban, T. (1998). *Saudade do matão: relembrando a história da conservação da natureza no Brasil*. Curitiba, Paraná, Brasil: Editora UFPR.
- U.S. Department of the Interior. (2014). Foundation document Appalachian National Scenic Trail. U.S. Department of the Interior.
- USDA Forest Service. (1982). ROS Users Guide. USDA Forest Service.
- USDA Forest Service. (2008). Trail Fundamentals and Trail Management Objectives . USDA Forest Service.
- V2V. ([s.d.]). What we do – village to village trails. Acessado em 25 de setembro de 2018, disponível em: <https://v2vtrails.com/what-we-do/>
- Valor Econômico. (2018). PIB brasileiro cresce 1% em 2017 após dois anos de queda, mostra IBGE. Acessado em 13 de agosto de 2018, disponível em: <https://www.valor.com.br/brasil/5354759/pib-brasileiro-cresce-1-em-2017-apos-dois-anos-de-queda-mostra-ibge>
- Van Dyke, F., Bigelow, M. J., Anderson, L., & Ebihara, J. (2010). *Conservation biology: foundations, concepts, applications*. Dordrecht: Springer.
- Ventura, Z. (2003). *Chico Mendes, crime e castigo: quinze anos depois, o autor volta ao Acre para concluir a mais premiada reportagem sobre o herói dos Povos da Floresta*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Wall, G. (1997). Forum: is ecotourism sustainable? *Environmental Management*, 21(4), 483–

491.

- WAW. (2015). Wild Atlantic Way Socio-Economic Marine Research unit. WAW Operational Programme 2015-2019.
- Weaver, D. B. (2010). *The encyclopedia of ecotourism*. Oxon, U.K.; New York, N.Y.: CABI Pub.
- Weed, M., Bull, C., Brown, M., Dowse, S., Lovell, J., Mansfield, L., & Wellard, I. (2014). A systematic review and meta-analyses of the potential local economic impact of tourism and leisure cycling and the development of an evidence-based market segmentation. *Tourism Review International*, 18(1), 37–55.
- WEF. (2017). *The Travel & Tourism competitiveness report 2017: Paving the way for a more sustainable and inclusive future* (p. 371). Genebra: World Economic Forum.
- West, P., Igoe, J., & Brockington, D. (2006). Parks and peoples: the social impact of protected areas. *Annual Review of Anthropology*, 35(1), 251–277.
- What is Ecotourism? with Hector Ceballos-Lascurain*. (2015). Carolina do Norte, EUA. Acessado em de <https://www.youtube.com/watch?v=Oll35J70pNU>
- Worster, D. (2008). *A passion for nature: the life of John Muir*. Oxford ; New York: Oxford University Press.
- WTTC. (2017). Travel & Tourism Economic Impact 2017 . Acessado em 17 de julho de 2018, disponível em: <https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic-impact-research/regions-2017/world2017.pdf>
- WTTC. (2018). World Travel and Tourism Council: Economic Impact 2018, Brazil. World Travel and Tourism Council.
- Wulf, A. (2016). *A Invenção da Natureza - As aventuras de Alexander von Humboldt, o herói esquecido da ciência*. Lisboa: Temas e Debates - Círculo de Leitores.
- WikiParques. (2018). Entenda o que é o sistema brasileiro de trilhas de longo curso. Recuperado 10 de novembro de 2018, de <https://www.wikiparques.org/entenda-o-que-e-o-sistema-brasileiro-de-trilhas-de-longo-curso/>
- Young, M. J., & McChesney, J. (2013). Contemporary trends in recreation volunteerism. *Journal of Physical Education, Recreation & Dance*, 84(6), 25–28.
- Zaú, A. S. (2014). A conservação de áreas naturais e o Ecoturismo. *Revista Brasileira de Ecoturismo*, 7(2), 290–321.
- Zeller, R. (2008). *Aplicabilidade dos planos de manejo de oito parques nacionais do sul e sudeste do Brasil* (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal do Paraná, Curitiba.
- Zeppel, H. (2010). Managing cultural values in sustainable tourism: Conflicts in protected areas. *Tourism and Hospitality Research*, 10(2), 93–104.

## ANEXOS

### ANEXO I

#### **GUIÃO DE ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA - OS TRILHOS DE LONGO PERCURSO E SUAS INTERFACES COM A GESTÃO DAS UNIDADES DE CONSERVAÇÃO NO BRASIL**

A presente entrevista é parte dos estudos no âmbito da dissertação de mestrado em Turismo, especialização em Planeamento e Gestão em Turismo de Natureza e Aventura, pela Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril, Portugal, e tem como principais objetivos:

- i. Avaliar os impactos ambientais dos trilhos e seu potencial como ferramenta de conservação;
- ii. Avaliar o potencial dos trilhos como ferramentas de integração económica;
- iii. Analisar os parâmetros de planeamento, desenvolvimento e gestão dos trilhos.

Gostaria de agradecer a sua disponibilidade para esta entrevista, serão 17 perguntas e a expectativa é que sejam respondidas em um período de 30 a 60 minutos.

Se me permite, peço-lhe autorização para gravar e posteriormente transcrever a entrevista utilizando-a para a dissertação de mestrado.

Identificação do entrevistado: Nome, Função/Cargo, Entidade, Ligação com o tema.

### PERGUNTAS

#### Componente ambiental

- 1 - Que tipo de impactes ambientais você reconhece na implantação e uso de trilhos de longa duração nas Unidades de Conservação?
- 2 - Considera que estes impactes podem ser de alguma forma mitigados?
- 3 - Acha que os trilhos podem ajudar a promover o bom uso das unidades de conservação?
- 4 - De que forma podem trazer estes trilhos trazer benefícios ambientais para as UCs?
- 5 - Para você, qual tipo de infraestrutura pode ser admitida nas zonas mais preservadas onde a visitação é admitida em uma UC? (Ex.: sinalização, corrimãos, piso manejado, passadiços,

pontes, campings, mirantes). Considera que essas infraestruturas/equipamentos permitem reduzir os impactos ambientais ou esses são predominantemente negativos. Qual a sua opinião a respeito?

#### Componente socioeconômico

6 - Você acha que existe uma tendência de popularização do uso dos trilhos em todo Brasil? Na sua visão, qual a perspectiva para os próximos anos?

7 - Que tipos de benefícios econômicos você reconhece decorrentes dos trilhos de longo percurso?

8 - Como esses benefícios podem ser potencializados?

9 – A seu ver, qual o papel das UCs no processo de se utilizar os trilhos como ferramentas de integração regional?

#### Componente de planejamento, desenvolvimento e gestão

10 - Você considera importante existir um sistema nacional de trilhos de longo percurso no Brasil?

11 - Em caso positivo, quem teria legitimidade para coordenar esse sistema?

12 - Precisa haver uma legislação que ampare o sistema?

13 - Você considera que os trilhos devem ser geridos por um modelo empresarial, governamental, voluntário ou misto?

14 - Você acha que um trilho com maior vertente comercial afasta o engajamento dos voluntários?

15 - Os trilhos de longo percurso estão consagrados na Europa, na América do Norte, e em outras partes do mundo, mas ainda são incipientes no Brasil. Quais os pontos que considera fundamentais para promover o desenvolvimento da oferta e da procura de trilhos de LP e quais os principais desafios e dificuldades para a sua implementação?

16 - Existem questões que gostaria de mencionar que possam ser relevantes para o estudo e desenvolvimento desta temática e que não foram abordadas nas questões anteriores?