



A ATIVIDADE TURÍSTICA E A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E
CULTURAL NA ESTRADA REAL PARATY-CUNHA.

Priscyla Árias Torrentes

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Ciências da Arquitetura na área de concentração em: Planejamento, projeto e preservação de espaços turísticos e de lazer.

Orientador: Prof.^a Dr.^a Angela Maria Moreira Martins

Rio de Janeiro

Fevereiro 2007

A ATIVIDADE TURÍSTICA E A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E
CULTURAL NA ESTRADA REAL PARATY-CUNHA.

Priscyla Árias Torrentes

Orientador(a): Prof.Dr^a. Ângela Maria Moreira Martins

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da Faculdade de arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Ciências da Arquitetura na área de concentração em Planejamento, projeto e preservação de espaços turísticos e de lazer.

Aprovada por:

Prof.Dr^a. Ângela M.M.Martins

Prof. Dr. Gilmar Mascarenhas

Prof. Dr. Reiner Rosas

Rio de Janeiro

Fevereiro 2007

TORRENTES, Priscyla Arias.

A atividade turística e a preservação do patrimônio histórico e cultural na Estrada Real Paraty - Cunha / Priscyla Arias Torrentes. Rio de Janeiro: UFRJ/FAU/PROARQ. 2007.

vii, 156f: il; 29,7cm

Orientadora Prof. Dr^a. Ângela Maria Moreira Martins

Dissertação (Mestrado) UFRJ/FAU/PROARQ. 2007.

Referências Bibliográficas: f. 5

1. Atividade turística. 2. Preservação. 3. Patrimônio histórico e cultural. 4. Estrada Real Paraty - Cunha. I. MARTINS, Ângela M.M. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-graduação em Arquitetura. III. Título.

RESUMO

A ATIVIDADE TURÍSTICA E A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL NA ESTRADA REAL PARATY-CUNHA.

Priscyla Árias Torrentes

Orientador (a): Prof.Dr^a. Ângela Maria Moreira Martins

A baixa qualidade de vida urbana, ausência ou inadequação de instrumentos de gestão urbana, desarticulação do poder público, ineficiência dos serviços prestados aos cidadãos, destruição do espaço urbano e natural são fatores encontrados em sítios históricos indicando a existência de impactos ocorridos em consequência do desenvolvimento urbano sem planejamento prévio adequado. Sendo assim, a questão principal deste trabalho é como a atividade turística pode trazer subsídios para a preservação do patrimônio histórico e cultural da Estrada Real Paraty-Cunha. Seu objetivo principal é estudar as questões relativas à preservação dos sítios históricos do Caminho do Ouro em Paraty e a atividade turística neles realizada, assim como analisar o processo de visitação turística nos sítios históricos estudados, avaliando seus possíveis impactos na integridade dos mesmos e estudar de que maneiras o planejamento da área vem sendo realizado.

Palavras-chave:

1. Atividade Turística. 2. Preservação. 3. Patrimônio histórico e cultural. 4. Estrada Real Paraty - Cunha.

Rio de Janeiro

Fevereiro 2007

ABSTRACT

THE TOURISTIC ACTIVITY AND THE CONSERVATION OF THE HISTORICAL AND CULTURAL HERITAGE IN THE PARATY – CUNHA’S ROYAL ROAD

Priscyla Árias Torrentes

Orientador (a): Prof.Dr^a. Ângela Maria Moreira Martins

The low quality of urban life, absence or the inadequation of the urban gestion’s instruments, the disarticulation of the public power, the inefficiency of the services given to the citizens and the destruction of the urban and natural spaces, are factors found in the historical places indicating the existence of impacts happened in consequence of the urban development without a previous adequated planning. Therefore, the main question of this work is “how the touristic activity can bring subsidies to the conservation of the Paraty-Cunha’s Royal Road Historical and Cultural’s Heritage”. The main objective of this dissertation is to study the questions concerning the conservation of the “Gold Route” in Paraty and its tourist activities as well as to analyse the tourist visiting process in the historical places studied, guaranteeing the possible impacts in the integrity of these places and study how the planning of the area is being done.

Key – words:

1. Touristic activity. 2. Conservation. 3. Historical and Cultural Heritage. 4. Paraty – Cunha’s Royal Road .

Rio de Janeiro

Fevereiro 2007

DEDICATÓRIA

A meus pais, Luiz Carlos e Ana Maria, e demais familiares, pessoas muito especiais e sempre presentes, aos quais devo o que sou e o que quero conquistar todos os dias. Amo muito vocês.

A meus amigos, essenciais para dar um grande apoio nas horas mais difíceis.

Gostaria não só de agradecer, como também dedicar minha dissertação aos amigos que conquistei durante os dois anos do curso de mestrado e que se tornaram uma turma tão unida quanto um Sambaqui. Cada um, com seu jeito especial, se tornou parte indissolúvel de um todo. Sem vocês: Alexandre Vidal, André Coelho, Cláudia Baima, Isabel Rocha, Marisa Hoirisch, Paula Merlino, Simone Guerra e Taisa Carvalho, o mestrado não teria sido tão especial.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha orientadora que com muita paciência e dedicação foi essencial com suas orientações, críticas e opiniões, sempre visando melhorar o meu trabalho e principalmente a desenvolvê-lo da melhor maneira possível.

Agradeço aos colegas do PROARQ, pessoas maravilhosas com quem tive o grande privilégio de conviver e aprender. Em especial para a “Turma Sambaqui”, que tenho o orgulho de dizer que se tornaram amigos para a vida toda: Alexandre Vidal, André Coelho, Cláudia Baima, Isabel Rocha, Marisa Hoirisch, Paula Merlino, Simone Guerra e Taisa Carvalho.

Agradeço ao corpo docente do PROARQ, em especial aos professores responsáveis pelas disciplinas cursadas nesse período, que sempre prestaram ajuda com carinho. Um agradecimento especial a Maria da Guia, Rita e Dionísio, responsáveis pela secretaria do PROARQ, amigos nas horas de correria.

Agradeço também às pessoas que ajudaram muito com minha pesquisa, principalmente na cidade de Paraty; Sra.Cynthia Tarrisse, Sr.Marcos Caetano Ribas e Sr.Armando França, muito obrigada pela colaboração.

SUMÁRIO

	Página
FICHAS CATALOGRÁFICAS	iii
RESUMO	iv
ABSTRACT	v
DEDICATÓRIA	vi
AGRADECIMENTOS	vii
<u>INTRODUÇÃO</u>	01
<u>I – Fundamentação teórica :</u>	
1.1 A atividade turística nos sítios históricos e naturais	07
1.1.1 O meio ambiente natural.....	10
1.1.2 A atividade turística nos parques nacionais e demais áreas de preservação ambiental.....	13
1.2 Turismo e Preservação do Patrimônio Cultural	14
<u>II – Modelos estudados de caminhos históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental:</u>	
2.1 Caminho de Santiago de Compostela	22
2.2 Caminho do Café no Brasil	32
2.3 Caminho do Açúcar no Brasil	39
2.4 Os Caminhos do Mar / Calçada do Lorena	45
2.5 Análise comparativa entre os modelos estudados	52
<u>III – Contextualização</u>	
3.1 Dados Históricos	59
3.1.1 O Caminho Velho do Ouro.....	62
3.1.2 O Caminho Novo do Ouro	65
3.1.3 Variantes do Caminho Novo do Ouro.....	68
3.1.4 O Caminho dos Diamantes	72
3.1.5 O Caminho Velho na atualidade.....	73
3.1.5.1 A Casa do Registro.....	74
3.1.5.2 Análise do entorno do Caminho do Ouro.....	77
3.2 Programa Estrada Real	79

3.2.1	O Instituto Estrada Real	79
3.2.2	Projetos realizados pelo IER	81
3.2.3	Ações realizadas	85
3.2.3.1	Eventos realizados e festas tradicionais.....	85
3.2.3.2	Melhorias na infra-estrutura.....	88
3.2.3.3	Ações para o Município de Paraty.....	93
3.3	Circuitos turísticos de Paraty – Cunha.....	94
3.3.1	Circuito das Águas.....	94
3.3.2	Circuito da Cachaça.....	97
3.3.3	Circuito Gastronômico na Estrada Paraty – Cunha.....	98
3.3.4	Circuito da Estrada Real Paraty – Cunha.....	99

IV – Processo de Visitação Turística nos Sítios Históricos Preservados da Estrada Real Paraty – Cunha:

4.1	Análise do Processo de Visitação.....	107
4.1.1	Sítio 1 – Projeto de Revitalização do Caminho do Ouro - Na Trilha da História.....	107
4.1.2	Sítio 2 – Sítio Histórico e Ecológico do Caminho do Ouro.....	114
4.2	Análise Comparativa entre os Sítios 1 e 2	
4.2.1	Administração.....	122
4.2.2	O uso turístico dos Sítios analisados.....	123
4.2.3	Perfil do turista visitante.....	124
4.2.4	Manutenção dos Sítios analisados.....	125
4.2.5	Resultado das análises.....	126

V–Planejamento Turístico nos Sítios Históricos Preservados da Estrada Real Paraty – Cunha:

5.1	O Planejamento Turístico nos Sítios Históricos Preservados da Estrada Real Paraty – Cunha.....	129
------------	---	------------

5.1.1	Ações realizadas e projetos futuros.....	132
5.1.2	Análise dos Sítios 1 e 2 de acordo com os Modelos Estudados no Capítulo II.....	138
5.1.3	A Atividade Turística e a Preservação do Patrimônio Histórico e Cultural da Estrada Real Paraty – Cunha.....	140
	<u>Considerações finais</u>	147
	<u>Referências bibliográficas</u>	152
	<u>Anexos</u>	

LISTA DE FIGURAS

Figura	Legenda	Página
01.	Mapa da Estrada Real	03
02.	Mapa da Espanha destacando região dos Caminhos para Santiago de Compostela.	22
03.	Mapa do Caminho Francês.	24
04.	Mapa da região norte da Espanha destacando os Caminhos de Peregrinação, sendo o Caminho Francês destacado na cor azul.	25
05.	Vista da cidade de Santiago de Compostela – Espanha.	26
06.	Detalhe da sinalização do Caminho de Santiago de Compostela.	29
07.	Mapa destacando região do Vale do Paraíba Fluminense e suas fazendas.	32
08.	Mapa do estado do Rio de Janeiro destacando a região do Vale do Paraíba Fluminense.	33
09.	Hotel Fazenda Arvoredo em Barra do Piraí – RJ.	34
10.	Mapa destacando região Norte Fluminense.	39
11.	Casa da Fazenda Quissamã.	41
12.	Restinga e baixada do Parque Nacional de Jurubatiba.	42
13.	Imagem aérea da região da Serra do Mar onde a Calçada do Lorena a transpõe.	46
14.	Mapa do estado de São Paulo localizando área dos Caminhos do Mar.	47
15.	Esquema geral dos “Caminhos do Ouro”.	61
16.	Imagem da Igreja de Santa Rita e do casario do Centro Histórico de Paraty.	64
17.	Vista geral da localidade da Vila de Iguazu e vista da Estrada do Comércio.	68
18.	Aspectos da Variante do Caminho Novo na Serra Estrela.	70
19.	Mapa da Estrada Real Paraty - Cunha.	75
20.	Mapa da Estrada Real com localização das vilas existentes.	76
21.	Unidades móveis do Projeto em Minas Gerais.	84
22.	Display e Totem de sinalização utilizados no Projeto.	89
23.	Placas de sinalização rodoviária.	91
24.	Mapa da Estrada Real com trechos já sinalizados demarcados em vermelho.	92
25.	Mapa da região de Paraty destacando os atrativos da área.	100
26.	Calçamento preservado no Sítio Histórico-Ecológico do Caminho do Ouro.	101
27.	Vistas da Fazenda Murycana.	101
28.	Cachoeira do Tobogã e Trilha do Caminho do Ouro.	102
29.	Mapa da região de Cunha destacando os atrativos da área.	103

30.	Vista da baía de Paraty	104
31.	Cachoeira do Martins	104
32.	Foto da entrada do Centro de Informações Turísticas	108
33.	Mapa do trecho localizado no Sítio 1 do Caminho do Ouro de Paraty	109
34.	Foto da entrada do Centro de Informações Turísticas com destaque para o 2º Marco da Estrada Real.	110
35.	Foto do calçamento preservado no sítio 1. Primeira imagem contendo calçamento do séc.XVIII e segunda imagem contendo calçamento do séc.XIX.	111
36.	Foto do calçamento preservado no sítio 1, onde chuvas destruíram parte do caminho.	111
37.	Foto da roda de farinha existente no Alambique Engenho D'Ouro.	113
38.	Foto do Alambique Engenho D'Ouro.	113
39.	Foto aérea mostrando a estrada Paraty - Cunha e o Caminho do Ouro.	114
40.	Mapa ilustrativo de acesso ao sítio prospectado.	117
41.	Foto da baía de Paraty vista do alto da trilha do Caminho do Ouro.	119
42.	Foto do Caminho do Ouro com destaque para a vegetação no entorno.	120
43.	Foto das ruínas da Casa do Registro no sítio 2.	121
44.	Foto do Ateliê do Caminho do Ouro no Sítio 2.	125
45.	Foto do marco da Estrada Real em frente ao Centro de Informações Turísticas do Caminho do Ouro.	133
46.	Foto do Marco Zero da Estrada Real na Praça do Chafariz no Centro Histórico de Paraty.	133
47.	Foto Chafariz do Pedreira.	136
48.	Foto do portão de Ferro da Cidade	137

LISTA DE TABELAS

Tabela	Página
01. Serviços de infra-estrutura referentes ao Caminho de Santiago de Compostela.	31
02. Serviços de infra-estrutura referentes ao Caminho do Café.	38
03. Serviços de infra-estrutura referentes ao Caminho do Açúcar.	44
04. Quadro sinóptico referente aos modelos de caminhos estudados.	53
05. Quadro dos eventos realizados no município de Paraty.	93
06. Formas de administração dos sítios analisados.	123
07. O uso turístico dos sítios analisados.	123
08. O perfil do turista visitante nos sítios analisados.	124
09. Quadro sinóptico comparativo entre os sítios analisados.	126
10. Serviços de infra-estrutura referentes aos Sítios 1 e 2.	140
11. Quadro sinóptico dos eventos realizados e projetos futuros para o município de Paraty.	145

LISTA DE ANEXOS

1 – Dados Gerais.

2 – Questionário para agentes de turismo de Paraty.

SIGLAS E ABREVIATURAS

ADELTUR – Associação Diamantina de Empresas Ligadas ao Turismo

AMETUR – Associação de Empresas de Turismo Rural (Minas Gerais)

BDMG – Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento

CEMIG – Centrais Elétricas de Minas Gerais

CNPU – Comissão Nacional de Nacional de Regiões Metropolitanas e Políticas Urbanas

DID/ IPHAN - Departamento de Identificação e Documentação do IPHAN

DPHAN - Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

EMAE – Empresa Metropolitana de Águas e Energia S.A.

EMBRATUR – Empresa Brasileira de Turismo

ER - Estrada Real

Fiemg - Federação das Indústrias do estado de Minas Gerais

IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis

IEF – Instituto Estadual de Florestas

IER - Instituto Estrada Real

INEPAC - Instituto Estadual do Patrimônio Cultural

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

OEA – Organização dos Estados Americanos

OMT - Organização Mundial de Turismo

MICT - Ministério da Indústria Comércio e Turismo

MMA – Ministério do Meio Ambiente

SH-ECO - Sítio Histórico- Ecológico do Caminho do Ouro

SPHAN - Secretaria de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

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

UTE- Usina Termo- Elétrica Norte Fluminense

Anexo 1 – DADOS GERAIS

Município de Paraty- Rio de Janeiro

Localização: extremo sul do Estado do Rio de Janeiro

Distância do Rio de Janeiro: 248 km

Distância de São Paulo: 330 km

Estrada rodoviária: BR-101 (Rio – Santos).

-Igrejas: 4 (no Centro Histórico)

Tombamento: Patrimônio Estadual, 1945.

Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1958.

Todo município foi tombado como Monumento Nacional, através do decreto 58077 de 24 de março de 1966.

-População Estimada: 35.000 habitantes (Fonte: IBGE-2002)

-Distritos

1° Paraty 448 Km²

2° Paraty Mirim 232 Km

3° Tarituba 237 Km²

-Aspectos

Climático: Tropical, quente e úmido Temperatura Média 27° Centígrados

Físico: Arquitetura predominante: Colonial (Centro Histórico)

Relevo: Parte montanhosa e baixada descontínua ao longo do litoral

Altitude da Sede: 2 m

-Altitude Máxima: 1.600 m

-Área: 917 km²

-Hidrografia

Rios: Mambucaba - Funil - Taquari - Graúna - Jabaquara - Perequê - Mateus Nunes (ou Patitiba) - Paraty-Mirim.

300 Praias e 65 Ilhas

-Economia

Turismo, Pesca, Comércio, Indústria, Agricultura banana, mandioca, cana de açúcar.

Restaurantes: 50
Bares/lanchonetes: 30
Agências de turismo: 5
Bancos: 3
Casas de câmbio: 1 (Banco do Brasil)
Camping: 5
Farmácias: 6
Hospital: 1
Posto de saúde: 3
Livrarias: 3
Galerias de Arte: 4
Mergulho (operadoras): 2
Mergulho (venda de material): 3
Museu: 1 (de Arte Sacra na Igreja de Sta. Rita)
Centro de Artes e Tradições Populares: 1 (no prédio do Forte Defensor Perpétuo)
Pinacoteca: 1
Biblioteca: 1
Aeroporto: 1
Rodoviária: 1
Estação de TV: 1
Estação de Rádio: 1
Jornal : 2
Saveiros de Turismo: 15
Baleeiras e Traineiras de Turismo: 60
Teatro: 1
Escolas Estaduais: 5
Escolas Municipais: 36 (zona rural) e 3 (zona urbana)
Curso superior: 1 (turismo)
Creche: 3

-Institutos / Grupos Culturais / ONGS e afins

Grupo Celavi (teatro, música e artesanato)
Grupo Contadores de Estórias
Grupo Guarda a Chave no Trombone (teatro)
Grupo de Cirandeiros Sete Unidos
Grupo os Coroas Cirandeiros
Grupo Os Caiçaras

Grupo Folclórico da Tarituba
Grupo Cana Verde
Grupo Filhos de Maré
Grupo de Danças Folclóricas do Ciep D. Pedro II
Grupo Atrapalhando o Espetáculo (grupo de palhaços)
Grupo de teatro Ilha das Cobras
Instituto Histórico e Artístico de Paraty
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Casa da Cultura de Paraty
Museu de Arte Sacra de Paraty
Casa do Artesão paratiense
Museu do Forte
Pinacoteca Marino Gouveia
Biblioteca Municipal Fábio Villaboim
Biblioteca Moura Brasil
Sala Abel de Oliveira
Banda Musical Santa Cecília
Fundação Arruda Botelho
Bandeirantes Social Clube
Trevo Clube
Associação dos Amigos da Cultura

-Ecologia e principais atrativos naturais da região:

Natureza: 300 praias, 65 ilhas, 06 cachoeiras (fácil acesso).

Parques e áreas de proteção ambiental:

Parque da serra da Bocaina

O Parque Nacional da Serra da Bocaina tem 134 mil hectares e segue entre os estados de São Paulo e Rio de Janeiro. Sessenta por cento de todo o parque se concentram no estado do Rio de Janeiro e deste total 40% está em Paraty.

Área de Proteção Ambiental Cairuçu

Esta área de proteção ambiental foi decretada em 27 de dezembro de 1983 e compreende a parte continental do município. Do Rio Matheus Nunes até a Ponta da Trindade, abrangendo também 63 ilhas e fazendo divisa com o Parque Nacional da Serra da Bocaina. Apesar da lei definir que é preciso preservar o verde em 20% de cada lote que fica dentro destas áreas

de proteção, em Paraty não há plano de manejo dentro do Cairuçu. A área é de responsabilidade do Ibama.

Parque da Juatinga

Esta reserva foi criada em 1991 com o objetivo de preservar as comunidades caiçaras. Até hoje não foram implantadas as medidas de conservação para o local. Sob jurisdição do Instituto Estadual de Florestas esta reserva abrange: Juatinga, Sono, Antigos, Ponta Negra, Antiguinhos, Cajaíba, Calhaus, Itaoca, Itanema, Martim de Sá, Deserta e Praia Grande.

Parque do Paraty-Mirim

Foi decretada em 17 de novembro de 1976 e abrange toda a área de Paraty-Mirim à Independência. Ambas as localidades reúnem vegetação típica de Mata Atlântica e guardam parte da história colonial de Paraty. A igreja mais antiga da cidade, a de Nossa Senhora da Conceição de Paraty-Mirim, de 1720, fica na localidade e parte do resgate (pinga e açúcar) - pago pelo Rio de Janeiro ao pirata francês Dougay Troin.- saiu de Paraty-Mirim. O mar é rico em peixes, moluscos e crustáceos e a Mata Atlântica guarda espécies raras da fauna e da flora brasileira, além de ruínas dos tempos coloniais.

Área de Proteção Ambiental da Baía de Paraty

Esta protegida por lei municipal decretada em 1992 que visa coibir a extração predatória de crustáceos, moluscos e outras espécies marinhas. Através dessa lei toda a baía de Paraty está protegida sob a legislação municipal.

-Município de Cunha – São Paulo

O povoamento das terras hoje pertencentes à Cunha teve início durante o ciclo do ouro, com a criação de várias fazendas ao longo da Trilha dos Goianases, ou o Caminho do Ouro, que ligava a região das minas ao porto de Paraty e ao Rio de Janeiro.

Antiga povoação sob a invocação de Nossa Senhora da Conceição no município de Guaratinguetá. Foi elevada à freguesia em data que não se sabe ao certo, sob a denominação de Falcão. Foi elevada à Vila por ordem do capitão-general Francisco da Cunha Menezes, de 15 de setembro de 1785, recebendo então, o nome de vila de Nossa Senhora da Conceição de Cunha, como homenagem ao dito capitão general. Foi elevada à cidade pela Lei nº 30, de 20 de abril de 1858. Com o decorrer do tempo, ficou o nome de Nossa Senhora da Conceição de Cunha. Como município, instalado a 28 de outubro de 1785. Fundadores: Capitão General Francisco da Cunha Menezes e família Falcão. Data de

Fundação: 08 de dezembro de 1784. Município: foi criado em 20 de abril de 1858 e tornou-se estância em 20 de outubro de 1948.

Cunha é tombada pelo CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo.

-População Estimada e economia:

Sua população atual gira em torno de 25.000 habitantes, dos quais (50%) reside na zona rural. Atualmente as principais atividades econômicas são a pecuária leiteira e de corte e as culturas de milho, feijão e batata. Nos últimos anos vem crescendo o turismo como nova atividade do município, assim como a produção de trutas, cogumelos e artesanato. Destaca-se também, a cerâmica de alta temperatura, que tem atraído muitos turistas.

-Situação Geográfica

Localizada no Alto Paraíba, o município de Cunha ocupa 1410 km² de colinas e montanhas aninhadas entre as serras do Quebra-Cangalha, da Bocaina e do Mar. Limita-se com Ubatuba, São Luiz do Paraitinga, Lagoinha, Guaratinguetá, Lorena, Silveiras, Areias, São José do Barreiro no estado de São Paulo, e a Paraty no estado do Rio de Janeiro.

A altitude media é de 1.100 metros e os pontos mais altos são o Pico da Macela (1.840 metros) e o Pico do Cume (1.630 metros). O clima é temperado e seco, com variações de temperatura de -3 a 15°C no inverno e de 15 a 25°C no verão.

-Tradição e Folclore

A cultura local de Cunha mostra um legado de costumes e tradições características do ritmo lento da vida no campo. As estradinhas de terra que cortam sinuosamente a natureza são margeadas por residências humildes onde vive o povo Cunhense. Um passeio pelas ruas da cidade é um convite à tranquilidade. Cunha mantém-se como palco das principais festas religiosas da tradição católica, conservando sua feição caipira e rural. O destaque fica para a Festa do Divino, sempre esperada para o mês de julho, a festa atrai multidões para as novenas e festejos, como Congada, Moçambique e Jongo.

Os instrumentos tocados (violas, caixa surda, pandeiro, acordeão, ou sanfona) são acompanhados pela batida dos pés e o ruído dos guizos pendurados nos pés. Os integrantes vestem roupas brancas com fitas, bastões e guizos.

Outra atração imperdível é a Procissão de Corpus Christi, quando os fiéis caminham sobre os tapetes decorados com flores, serragem colorida e pó de café que cobrem as ruas da cidade. Outros eventos tradicionais são a malhação do Judas na Páscoa, a Cavalaria no dia de São Benedito e a festa da Padroeira Nossa Senhora da Conceição, em dezembro.

-Ecologia

Além da zona rural com paisagens extremamente verdes, o município de Cunha oferece dois parques na área territorial. O Parque Estadual Serra do Mar preserva importantes áreas como cedro, peroba maçaranduba, canela, ipê, grumixama, guatambu, onde se alojam as bromélias, orquídeas, samambaias, líquens e lianas. O parque é habitat natural de da capivara, anta, paca, onça, quati, jaguatirica, sagüi, bugio, gaviões e papagaios, jacu, jacutinga e araponga, entre outras espécies. O Parque Nacional da Bocaina oferece vistas panorâmicas incríveis e cachoeiras pouco conhecidas.

Pedra da Macela

A 15 km de Cunha e a uma altitude de 1.850 m, a Pedra da Macela oferece vista panorâmica da Bahia de Ilha Grande, com Angra dos Reis, Paraty e Cunha. Acesso pela SP-171, km 65.

Parque Estadual da Serra do Mar (Núcleo Cunha-Indaiá)

O Núcleo de Cunha do Parque Estadual da Serra do Mar preserva importantes remanescentes da Mata Atlântica, desenvolve programas de educação ambiental e está aberto diariamente à visitação pública. Dispõe de duas trilhas para caminhadas: Trilha do Rio Paraibuna (1.700 m, auto-guiada) e a Trilha do Rio Bonito (7.600m, com monitoramento agendado). Grupos de 15 a 20 pessoas poderão dispor de hospedagem, alimentação e acompanhamento de guias. O Núcleo fica no Bairro do Sertão de Paraibuna. Escritório Urbano - Praça São Paulo, 101. Acesso pelo km 53 da SP-171.

Caverna Canhambora

Foi antigo refúgio dos negros fugitivos. Está localizada na Serra da Bacaina a 45 km no Distrito de Cunha.

Cachoeiras

As cachoeiras, algumas ainda inexploradas, são um sinal da fartura de água, que faz de Cunha uma região de mananciais. Suas terras abrigam o berço dos rios Paraitinga e Paraibuna, que formam, quilômetros adiante, o lendário rio Paraíba do Sul, que deságua no litoral fluminense.

Cachoeira do Jericó

Acesso pela Rod. Parati - Cunha, km 52 - Estrada Catioca.

Cachoeira do Pimenta

Formada pela antiga Usina Hidroelétrica de Cunha. Está localizada na Estrada do Cume, a 12 km da Sede B. Monjolo.

Cachoeira Desterro

Sua queda é de 12 metros. Está localizada na Estrada do B. do Monjolo a 12 km da sede.

Cachoeira Mato Limpo

Sua queda d'água é de 15 metros. Localiza-se a 20 km da sede na Rodovia Salvador Pacetti.

Construções importantes

Igreja Nossa Senhora da Imaculada Conceição

Foi construída em 1731 em estilo colonial. Praça Cônego Siqueira, s/n.

Igreja Nossa Senhora do Rosário

Construída no século XVIII, no ano de 1760, em estilo colonial. Foi tombada pelo patrimônio histórico e cultural. Localiza-se no Largo do Rosário, na Rua Dr. Casimiro da Rocha.

Museu Francisco Veloso

Documenta toda a história da cidade. Praça Coronel João Olímpio, 48.

Fonte Hidromineral Água Virtuosa Santa Rosa

Local semelhante aos parques europeus, cobertos por extensos bosques na ladeira das montanhas da Serra do Mar. Localizada na Rodovia Parque Beliano - Bairro das Águas.

Fazenda Santana

Da época colonial, com senzala e moenda do início do século 19.

Casa do Artesão

Um das atrações de Cunha são as cerâmicas produzidas em alta temperatura com técnica trazida por imigrantes japoneses.

**UFRJ- FAU - PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA
QUESTIONÁRIO 02 – AGENTES DE TURISMO**

Data: ___/___/___ Horário: _____

Nome da agência: _____

1-OPINIÕES:

a)Quais são os locais mais visitados em Paraty?

b)Qual o maior atrativo no Caminho do Ouro?

c) Em qual período do ano é maior o movimento de turistas na região?

d) Quais os dias e horários de maior visitação?

e) Como voc e caracteriza o turista que faz a trilha do Caminho do Ouro?

f) Qual sexo predomina nas visitas: M F

g)Qual faixa etária predominante nas visitas:

- de 20 De 41 a 50
De 21 a 30 +de 51
De 31 a 40

h) O que deve ser feito para melhorar a qualidade do turismo na região e quais são as principais deficiências em Paraty que prejudicam o turismo local?

**2- AVALIAÇÃO PESSOAL
(Notas de 0 a 10)**

Praias _____
Ilhas _____
Passeios de Bike _____
Passeios de saveiro _____
Caminhadas _____
Trilhas _____
Cachoeiras _____
Guias _____
Mata Atlântica _____
Pousadas _____
Bares/Restaurantes _____
Lojas _____
Receptividade _____

**UFRJ- FAU - PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA
QUESTIONÁRIO 02 – AGENTES DE TURISMO**

Data: ___/___/___ Horário: _____

Nome da agência: _____

1-OPINIÕES:

a)Quais são os locais mais visitados em Paraty?

b)Qual o maior atrativo no Caminho do Ouro?

c) Em qual período do ano é maior o movimento de turistas na região?

d) Quais os dias e horários de maior visitação?

e) Como voc e caracteriza o turista que faz a trilha do Caminho do Ouro?

f) Qual sexo predomina nas visitas: M F

g)Qual faixa etária predominante nas visitas:

- de 20 De 41 a 50
De 21 a 30 +de 51
De 31 a 40

h) O que deve ser feito para melhorar a qualidade do turismo na região e quais são as principais deficiências em Paraty que prejudicam o turismo local?

**2- AVALIAÇÃO PESSOAL
(Notas de 0 a 10)**

Praias _____
Ilhas _____
Passeios de Bike _____
Passeios de saveiro _____
Caminhadas _____
Trilhas _____
Cachoeiras _____
Guias _____
Mata Atlântica _____
Pousadas _____
Bares/Restaurantes _____
Lojas _____
Receptividade _____

CAPÍTULO I – FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

1.1 - A atividade turística nos sítios históricos e naturais

O crescente número de visitantes e pesquisadores a sítios históricos e naturais vem levando governantes, empresários e comunidades locais a gerenciar e promover seu patrimônio como recurso educacional e recurso para o desenvolvimento turístico. A valorização do meio ambiente urbano e natural, da história, dos saberes e fazeres culturais contribui para a diversificação do produto turístico. No Brasil, além de praias e exuberantes locais de lazer, muito se há a oferecer aos visitantes no campo da cultura, da história para o ecoturismo e ao turismo cultural e rural.

Além dos aspectos subjetivos da representação da natureza como cenário, o turismo tem sua característica de consumo visual reforçada pela produção concreta de seus sítios (MARIÉ, 1982, *apud* SERRANO; BRUHNS, 1995, p.16), seja pela urbanização e construção de infra-estrutura, em geral semipadronizada e pouco adaptada ao espaço onde se insere, seja pela reprodução descontextualizada de rituais ou de artefatos materiais artísticos ou utilitários para uso dos visitantes.

Segundo Serrano (1995, p.16), depois da massificação de destino e roteiros de “pacotes turísticos” em consequência do aprimoramento dos meios de transporte e melhorias na vida dos trabalhadores nos fins do século XIX, atualmente o turismo de massas vem diminuindo cada vez mais e, por outro lado, o interesse em roteiros personalizados vem crescendo, ao menos na Europa e Estados Unidos. Nesse movimento, ganham destaque os destinos turísticos considerados exóticos e/ou dirigidos a ambientes de grande interesse paisagístico-ecológico.

Ainda segundo a autora, cabe ressaltar que na “indústria turística”, o segmento identificado como ecoturismo é o que apresenta maiores taxas de crescimento. Outros sinais da busca da natureza, como as medicinas alternativas, a alimentação natural e os esportes praticados em ambientes naturais, podem também influenciar o crescimento do interesse pelo ecoturismo. Da mesma forma não é possível negligenciar os impactos sociais e naturais decorrentes de seu desenvolvimento. Segundo a EMBRATUR, ecoturismo:

...é um segmento da atividade turística que utiliza de forma sustentável o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista pela interpretação do ambiente, promovendo o bem-estar das populações.

(in RUSCHEL E ASSOCIADOS, 1995 *apud* SERRANO; BRUHNS, 1995, P.17.).

Já pela definição apontada como receita pelos formadores do segmento, ecoturismo:

...é toda atividade turística realizada em área natural com o objetivo de observação e conhecimento da flora, da fauna e dos aspectos cênicos (com ou sem sentido de aventura); prática de esportes e realização de pesquisas científicas. (in RUSCHEL E ASSOCIADOS, 1995 *apud* SERRANO; BRUHNS, 1995, P.17.).

A União Mundial para a Natureza (UICN, por sua sigla em inglês), define ecoturismo como:

“Aquela modalidade turística ambientalmente responsável, que consiste em viajar ou visitar áreas naturais relativamente sem interferir com a finalidade de desfrutar, apreciar e estudar os atrativos naturais (paisagem, flora e fauna silvestres) destas áreas, assim como qualquer manifestação cultural (do presente e do passado) que possam ser encontradas ali, através de um processo que promova a conservação tendo baixo impacto ambiental e cultural e promovendo um envolvimento ativo e socioeconomicamente benéfico das populações locais.” (CEBALLOS – LASCURÁIN, 1998, p.07).

Segundo Ceballos – Lascuráin (1998, p.11), o conceito de ecoturismo, surgiu recentemente como uma opção viável tanto para a conservação do patrimônio natural e cultural como para promover o desenvolvimento sustentável. Por tal motivo, muitas organizações interessadas na preservação da natureza, incluindo UICN, WWF (*World Wildlife Fund*), *The Nature Conservancy* e *Conservation Internacional*, se encontram envolvidas ativamente na difusão e promoção deste tipo de turismo ambientalmente responsável vinculado com áreas naturais, na qual requer um enfoque multidisciplinar, uma cuidadosa ação – física e administrativa – e pautas e regulamentos que garantam uma operação sustentada.

O turismo ecológico é definido pela Ecotourism Society (RUSCHMANN, 1997, p.61) como “uma forma responsável de viajar em áreas naturais que conserva o meio ambiente e proporciona bem-estar aos moradores das destinações”.

No Brasil, o governo oficialmente compreende o ecoturismo como:

“ o segmento da atividade turística que utiliza, de forma sustentável, o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista através da interpretação do ambiente, promovendo o bem estar das populações envolvidas”.¹ (MASCARENHAS, 2002, pp. 75-99).

¹ MICT/MMA, 1994.

Especificamente em relação ao segmento do ecoturismo, registrou-se em 1988 entre 157 e 236 milhões de ecoturistas no mundo, sugerindo um valor entre US\$ 93 bilhões e US\$ 233 bilhões. Em 1989 as atividades de recreação e lazer nos parques nacionais norte americanos geraram retorno superior a US\$ 400 milhões, tendo atraído, em 1991, 260 milhões de turistas e gerando nesse ano US\$ 3 bilhões. No Brasil, foram investidos cerca de US\$ 20 milhões em 19 parques nacionais em melhoria de infra-estrutura para visitação. Mais de meio milhão de pessoas no Brasil praticariam atividades relacionadas ao ecoturismo, gerando em torno de 30 mil empregos por meio de, no mínimo, 5 mil empresas (IRWING, 2000 *apud* YAZIGI, 2003,p.152). O perfil desses “ecoturistas” é em geral composto por pessoas de diferentes faixas etárias “com espírito de aventura²”, curiosas e que adoram, sobretudo, compartilhar experiências viajando em grupos pequenos, e tem como característica o trabalho em equipe e o companheirismo.

Segundo Antonio Márcio Ferreira de Moura (in FUNARI; PINSKY, 2001, p.72), a mistura de moderno e antigo, de conforto e simplicidade aliada à possibilidade de participar das atividades campestres típicas, mesmo que por um espaço curto de tempo e de forma orientada, compõe um dos mais importantes, senão o mais importante atrativo do ecoturismo ou do turismo rural.

O turista desloca-se percebendo muitas coisas diferentes, sendo algumas delas totalmente desconhecidas e que chamam sua atenção. Seus percursos podem estar localizados no espaço urbano ou natural, porém, todos eles são interpretados pelo observador, quando se trata da percepção de sua beleza. O resultado de uma viagem é um acúmulo de experiências e lembranças de lugares por onde o visitante passou, ou seja, a cultura, a paisagem e a história revividas e respeitadas. Para que essas lembranças sobre o ambiente sejam claras e objetivas, estas devem basear-se em um conhecimento prévio técnico desse ambiente e no emprego de códigos que facilitem a compreensão do que o visitante observa, mediante indicação de suas partes principais e atrativos naturais ou construídos destacados.

Com o objetivo de organizar, valorizar e desenvolver empresarialmente o ecoturismo e seu grande potencial turístico, alguns proprietários de hotéis–fazenda e das pousadas rurais uniram-se em associações como, no caso de Minas Gerais, a Associação de Empresas de Turismo Rural (Ametur), e diversas assemelhadas em outros estados da federação. (in FUNARI; PINSKY, 2001, p.73).

² Sendo essa aventura realizada de maneira controlada a fim de garantir a segurança de quem a pratica.

Segundo Boullòn (2002, p.114), para que os atrativos naturais de um lugar sejam destacados de maneira a garantir a imagem de um lugar turístico, este deve integrar três fatores: qualidade e preço dos serviços tradicionais (hospedagem, alimentação e transporte), programa de atividades (diversão, excursões e visitas) e a qualidade do atrativo seja ele no ambiente urbano ou no ambiente natural.

1.1.1 – O meio ambiente natural

Segundo Ruschmann (1997, p.19), como meio ambiente entende-se a biosfera, isto é, a água e o ar que envolve a Terra, juntamente com os ecossistemas que eles mantêm. Esses ecossistemas são constituídos de comunidades de indivíduos de diferentes populações (bióticos), que vivem numa área juntamente com seu meio não-vivente (abiótico) e se caracterizam por suas inter-relações, sejam elas simples ou mais complexas. Essa definição inclui também os recursos construídos pelo homem, tais como as casas, cidades, monumentos históricos, sítios arqueológicos, e os padrões comportamentais das populações – folclore, vestuário, comidas e modo de vida em geral -, que as diferenciam de outras comunidades.

Segundo Fosberg 1963, (in STODDART, 1972, p.157 *apud* HALL, 2001, p. 74), ecossistema é:

“Um sistema interativo atuante composto de um ou mais organismos vivos e seus ambientes efetivos, tanto físicos quanto biológicos [...]. A descrição de um ecossistema pode abranger suas relações espaciais; o registro de suas características físicas, seus habitats e nichos ecológicos, seus organismos e reservas básicas de matéria e energia; a natureza de seus ganhos (ou entrada) de matéria e energia; e o comportamento ou tendência de seu nível de entropia.”

Diferentes ciências estudam o ambiente natural, sendo a ecologia a mais recente delas, significando “*o estudo das características, significado e magnitude das relações entre os seres vivos e o meio ambiente*”. Outras ciências que estudam o planeta Terra, segundo sua morfologia e características do solo, ajudam a compreender os fenômenos climáticos e relações do mundo biótico e abiótico, porém, a maior parte dessas informações é pouco utilizada para qualificar atrativos naturais quanto a suas características estéticas, embora necessárias para intervir sobre elas, seja para construir um empreendimento turístico, valorizá-los ou preservar sua integridade. (BOULLON, 2002, p.116).

Segundo o mesmo autor, paisagem natural faz referência aos lugares onde o turista comparece com o fim de apreciar a natureza, embora não existam métodos para qualificar a beleza de atrativos naturais, elementos como a topografia, vegetação e o clima são utilizados como exemplos de elementos destacados da paisagem. Por exemplo, o conhecimento das variações climáticas torna-se indispensável para a programação de visitas em determinados atrativos naturais, pois a paisagem é um elemento vivo, em constante mutação. Esse elemento permite ao turista saber em qual situação encontrará o lugar escolhido e qual o mais indicado para sua visita.

As condições de vida têm se deteriorado nos grandes conglomerados urbanos e conduzem ao fato de que uma parcela crescente da população busca, durante as férias, os fins de semana e os feriados, as regiões de belezas naturais – longe das cidades. Além disso, outros fatores contribuíram para o crescimento dos fluxos turísticos (SAUER, 1975, p.364 *apud* RUSCHMANN, 1997, p. 14):

- O aumento do tempo livre como consequência da racionalização e do aumento da produtividade das empresas. A jornada de trabalho – diária, mensal e anual – diminuiu, aumentando o tempo livre para atividades de lazer e turismo;
- A evolução técnica, que conduziu a um aumento na produtividade e à redução dos custos da produção. A produção em massa de veículos aumentou o grau de movimentação das pessoas, que se utilizam cada vez mais de automóveis para viajar em férias;
- O aumento da renda de amplas camadas da população contribuiu para que parcelas crescentes dos rendimentos fossem direcionadas para gastos com viagens de turismo;
- O desenvolvimento de empresas prestadoras de serviços que organizam e comercializam viagens de férias;
- A liberação das formalidades aduaneiras, a eliminação de vistos, a unificação de documentos de viagem, etc., estimularam as viagens internacionais;
- O aumento da urbanização como consequência da industrialização;

- A falta do “verde” e os impactos psicológicos da vida urbana, que incentivam as viagens de férias e de fim de semana.

“O crescimento da demanda, e conseqüentemente, da oferta turística, e das facilidades para as viagens tornaram o mundo inteiro acessível aos viajantes ávidos por novas e emocionantes experiências em regiões com recursos naturais e culturais consideráveis.” (RUSCHMANN, 1997, p. 15).

O número crescente de usuários não é um problema insolúvel, sempre e quando, antecipando-se aos fatos, planeje-se o uso turístico e recreativo do espaço natural, porque a quantidade de atrativos naturais ainda abrange grande parte do patrimônio. O processo deve começar fixando-se os limites de capacidade dos atrativos naturais explorados, principalmente os mais saturados, para que não continue crescendo acima de suas possibilidades. Para os atrativos pouco explorados, deve-se determinar com devida antecipação a capacidade de carga, que deverá ser sua capacidade ótima e máxima a que serão ajustados os futuros planos ou iniciativas de desenvolvimento. Para ambos os casos devem-se destacar as características do espaço e as atividades nele desenvolvidas.

“Na natureza a paisagem é adaptada, não desenhada e nessas tarefas de adaptação, os planejadores devem começar estudando o ambiente sobre o qual se vão desenvolver e aceitar as restrições que a natureza impõe ao homem, se esse deseja conservar a qualidade visual dos lugares que se destacam por sua beleza e singularidade.” (BOULLON, 2002, p.227).

Segundo Murta (2002, p.36), trilhas e roteiros sinalizados são uma maneira popular e barata de se revelarem os atrativos naturais e culturais de um lugar, tanto para visitantes quanto para moradores, contribuindo para a educação ambiental das comunidades locais. Ao acrescentar informações históricas a sítios e monumentos ao longo de uma rota, as trilhas e roteiros podem, na verdade despertar a curiosidade popular sobre a sua evolução histórica, e os usos atuais dos sítios urbanos e naturais.

Uma trilha é uma rota, já existente ou planejada, que liga dois pontos de interesse em ambientes urbanos ou naturais. Por ser geralmente autoguiada, uma trilha deve ter algum tipo de sinalização ou interpretação ambiental para orientar o visitante e ajudá-lo a entender o que vê no caminho. A orientação é dada por mapas e folhetos, contendo descrições e ilustrações dos principais marcos e características encontradas ao longo da trilha. Uma trilha consiste , pois de dois elementos chave: a rota bem sinalizada e o folder. (MURTA, 2002, p.36).

Tradicionalmente projetadas para serem autoguiadas, as trilhas desempenham papel importante na criação de espaços para uso coletivo de pedestres e ciclistas, induzindo à recuperação de áreas verdes como parques e jardins e margens de rios. Além de funcionais, ligando e revitalizando espaços públicos do tecido urbano e natural de uma cidade, são também educativas e de lazer. (MURTA, 2002, p.36).

1.1.2 – A atividade turística nos parques nacionais e demais áreas de preservação ambiental

Os Parques Nacionais brasileiros são criados pelo Governo Federal e mantidos pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis (Ibama). (FUNARI; PINSKY, 2001, p.81).

Segundo Álvaro de Oliveira D’Antona (in FUNARI; PINSKY, 2001, p.82), unidades de conservação, por reservarem caracteres naturais cada vez mais distantes do cotidiano humano, são destinos turísticos ultimamente muito procurados. O principal fator que diferencia os aspectos de um parque de outros aspectos naturais existentes fora de áreas preservadas é sua excepcionalidade, seja pela beleza de uma praia, nascente de um rio importante ou ponto culminante de uma região. O estudo de caso desta pesquisa, a Estrada Real Paraty - Cunha está inserida no Parque Nacional da Serra da Bocaina, no Rio de Janeiro, sendo patrimônio protegido por uma legislação específica.

Ainda segundo o mesmo autor (p.87), à coleção de aspectos notáveis dos parques nacionais – praias, desertos, rios, lagoas, corredeiras, cascatas, florestas, montanhas, cânion, cavernas, ilhas, etc., - corresponde diversificada possibilidade de usos recreativos ligados ao ecoturismo: caminhadas longas (com pernoite) ou curtas (sem pernoite), descida de rios a bordo de botes; *rappel* em cachoeiras e penhascos, canoagem em rios e lagos; trilhas com bicicletas; tropeirismo; montanhismo; mergulho; observação da fauna e flora. Mas somente a passagem do “natural” ao “cultural” dá a medida do patrimônio dos Parques Nacionais, dimensiona a excepcionalidade de seus atributos e aprofunda o conteúdo apropriado pelo turismo.

Apesar de todo o potencial turístico existente nos parques, ainda temos restrições conceituais e práticas quanto ao uso recreativo das unidades, sendo os problemas

principais: o despreparo do turista e a falta de infra-estrutura adequada ao turismo sustentável.

1.2 Turismo e Preservação do Patrimônio Histórico e Cultural

Segundo definição a OMT (Organização Mundial de Turismo), turismo é o deslocamento de pessoas de seu domicílio cotidiano, por no mínimo 24 horas, com a finalidade de retorno. O conceito adotado pela EMBRATUR complementa dizendo que:

“Turismo é a atividade humana que envolve o deslocamento temporário de indivíduos ou grupos, para outro local diferente de sua residência tradicional e fora do seu município, cidade, por mais de 24 horas de forma não-remunerada por prestação de serviços diretamente efetuados aos elementos específicos desta atividade.” (MARTINS, 2002, p.07).

Os objetivos desta viagem podem ser: o simples descanso, a diversão, o trabalho, o aprendizado ou aperfeiçoamento profissional, entre outros. Todas essas movimentações implicam contato humano e cultural, trocas de experiência entre os viajantes e a população local. No campo de estudos sobre o turismo, o turismo cultural é definido como aquele segmento que trata das viagens de estudo, um item importante na pauta de alguns países, especialmente os de língua inglesa, como Grã-Bretanha e os Estados Unidos. (FUNARI; PINSKY, 2001, p.07).

O turismo cultural é outro segmento ³ que cresce no mercado turístico mundial. Um crescente interesse pela herança cultural, lugares históricos e cidades que oferecem agenda cultural variada abre novas perspectivas para a economia. (JANSEN-VERBEKE; LIEVOIS, 2002, p.112).

Turismo cultural é o acesso ao patrimônio cultural, ou seja, à história, à cultura e ao modo de viver de uma comunidade. Sendo assim, o turismo cultural não busca somente lazer, repouso e boa vida. Caracteriza-se também, pela motivação do turista em conhecer regiões onde o seu alicerce está baseado na história de um determinado povo, nas suas tradições e nas manifestações culturais, históricas e religiosas. (SEBRAE-RS, s/d, p.09).

³ Assim como dito sobre o segmento do ecoturismo.

Segundo Marly Rodrigues (in FUNARI; PINSKY, 2001, p.15), o turismo cultural, tal qual o concebemos atualmente, implica não apenas a oferta de espetáculos ou eventos, mas também a existência e preservação de um patrimônio cultural representado por museus, monumentos e locais históricos.

A conservação dos recursos culturais e o processo de transformação em produtos turísticos podem ser incentivos reais para o processo de revitalização da identidade cultural, tanto a nível comunitário quanto regional. (JANSEN-VERBEKE; LIEVOIS, 2002, p.114).

A palavra patrimônio⁴ pode assumir sentidos diversos, e originalmente esteve relacionada à herança familiar. No século XVIII, na França, o Poder Público começou a tomar as primeiras medidas de proteção aos monumentos de valor para a história das nações, e o uso de “patrimônio” estendeu-se para os bens protegidos por lei e pela ação de órgãos especialmente constituídos, nomeando o conjunto de bens culturais de uma nação.

O primeiro conceito de patrimônio apresentado pelo SPHAN é: *“Conjunto de bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis na história do Brasil, quer por excepcional valor arqueológico ou etimológico, bibliográfico ou artístico”*.

Segundo Choay (2001, p.11), a palavra “patrimônio”, na sua origem, está ligada às estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade estável, enraizada no espaço e no tempo. Requalificada por diversos adjetivos (genético, natural, histórico), que fizeram dela um conceito “nômade”⁵, ela segue hoje uma trajetória diferente e retumbante.

A expressão “patrimônio histórico” designa um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias, constituído de uma diversidade de objetos que se congregam a seu passado comum: obras e obras-primas das belas-artes e das artes aplicadas, trabalhos e produtos de todos os saberes dos seres humanos. Patrimônio Histórico remete a uma instituição e a uma mentalidade. (CHOAY, 2001, p.11).

“Patrimônio Cultural” não se restringe apenas a imóveis oficiais isolados, igrejas ou palácios, mas na sua concepção contemporânea se estende a imóveis particulares, trechos urbanos e

⁴ Bem de herança que é transmitido, segundo leis, dos pais e das mães aos filhos. *Dictionnaire de la langue française* de É. Littré apud CHOAY (2001, p.11).

⁵ Ver em CHOAY (2001, p.11) – nota 01.

até ambientes naturais de importância paisagística, passando por imagens, mobiliário, utensílios e outros bens móveis. Por este motivo é possível realizar uma das mais importantes distinções que se pode fazer com relação ao Patrimônio Cultural, pois sendo ele diferente das outras modalidades da cultura restritas apenas ao mercado cultural, apresenta interfaces significativas com outros importantes segmentos da economia como a construção civil e o turismo, ampliando exponencialmente o potencial de investimentos.

São considerados "patrimônio cultural": (Fonte: ICOMOS)⁶.

- os monumentos: obras arquitetônicas, esculturas ou pinturas monumentais, objetos ou estruturas arqueológicas, inscrições, grutas e conjuntos de valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência;

- os conjuntos: grupos de construções isoladas ou reunidas, que, por sua arquitetura, unidade ou integração à paisagem, têm um valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência;

- os sítios: obras do homem ou obras conjugadas do homem e da natureza assim como áreas, incluindo os sítios arqueológicos, de valor universal excepcional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico.

São considerados "patrimônio natural": (Fonte: ICOMOS).⁷

- os monumentos naturais constituídos por formações físicas e biológicas ou por conjuntos de formações de valor universal excepcional do ponto de vista estético ou científico;

- as formações geológicas e fisiográficas e as zonas estritamente delimitadas que constituam habitat de espécies animais e vegetais ameaçadas de valor universal excepcional do ponto de vista estético ou científico;

- os sítios naturais ou as áreas naturais estritamente delimitadas detentoras de valor universal excepcional do ponto de vista da ciência, da conservação ou da beleza natural.

⁶ Fonte: Site do IPHAN.

⁷ IDEM

A relação entre a indústria turística e o patrimônio cresceu no Brasil a partir de 1964 com a intervenção do Estado brasileiro na cultura, e em 1967, o Departamento de Assuntos Culturais da Organização dos Estados Americanos (OEA), promoveu um encontro no Equador, resultando em um documento assinado por todos os países participantes, inclusive o Brasil: a Carta de Quito⁸. (FUNARI; PINSKY, 2001, p.18).

Todo homem tem direito ao respeito aos testemunhos autênticos que expressam sua identidade cultural no conjunto da grande família humana, tem direito a conhecer seu patrimônio e o dos outros, tem direito a uma boa utilização do patrimônio, tem direito de participar das decisões que afetam o patrimônio e os valores culturais nele representados, e tem direito de se associar para a defesa e pela valorização desse patrimônio. (FUNARI; PINSKY, 2001, p.23).

O fenômeno turístico nos dias atuais é crescente e irrefreável. A invasão por grupos sociais (maiores ou menores) de alguns espaços, só será contida ou por condições econômicas mais ou menos favoráveis ou por um processo de controle que envolva uma grande conscientização da população e dos agentes que operam esta atividade, ou seja, por um verdadeiro planejamento turístico de longo prazo, onde sejam levadas em consideração as exigências e necessidades da população local, dos turistas e dos demais agentes produtores do turismo. (MARTINS, 2002, p.09).

O processo de turistificação de um determinado lugar é a transformação do espaço urbano e/ou natural em espaço de lazer e recreação para residentes de outras cidades. Turistificação, no sentido utilizado por Remy Knafou et al (1997) *apud* Mascarenhas (2002, pp.75-99), definindo um processo de transformações em determinada localidade ao tornar-se destino turístico. Novos usos e valores sociais e espaciais são introduzidos no ambiente que recebe o processo de turistificação. (MARTINS, 2002, p.09).

A administração sustentável do patrimônio cultural requer que se concilie a conservação com as novas perspectivas econômicas e sociais que oferecem funções emergentes, ou aquelas que melhor se enquadram na estrutura urbana. A sustentabilidade relaciona-se à obtenção de modelos turísticos integrados à economia e à sociedade que respeitem o patrimônio arquitetônico e natural e que se preocupem com as novas demandas de acessibilidade e mobilidade que o turismo propõe.

⁸ Nela se recomenda que os projetos de valorização do patrimônio façam parte dos planos de desenvolvimento nacional e fossem realizados simultaneamente com o equipamento turístico das regiões envolvidas, além da cooperação dos interesses privados e o respaldo da opinião pública para o desenvolvimento desses projetos.

Como desenvolvimento sustentável do turismo considera-se “*aquele que atende às necessidades dos turistas atuais, sem comprometer a possibilidade do usufruto dos recursos pelas gerações futuras*” (World Commission of Environment and Development, 1987).

Turismo sustentável é:

“...aquele que pretende otimizar o desenvolvimento econômico com base local sob condições que assegurem não só a qualidade dos serviços oferecidos, mas também e principalmente a salvaguarda do patrimônio, que deve ser mantido, melhorado e restaurado pelos recursos auferidos. Garantindo-se assim a manutenção das atividades no presente e no futuro, tendo em vista o ciclo de vida do turismo.” (LEMOS, 1996 *apud* MARTINS, 2002, p.11).

Apontaram-se quatro características específicas para o desenvolvimento sustentado do turismo, das quais as três primeiras se relacionam com a oferta e a quarta, com o comportamento dos turistas (SEATON, 1991, p.712 *apud* RUSCHMANN, 1997, p.112):

- Respeito ao meio ambiente natural: o turismo não pode colocar em risco ou agredir irreversivelmente as regiões nas quais se desenvolve;
- Harmonia entre a cultura e os espaços sociais da comunidade receptora, sem agredi-la ou transforma-la;
- Distribuição equitativa dos benefícios do turismo entre a comunidade receptora, os turistas e os empresários do setor;
- Um turista mais responsável e atencioso, receptivo às questões da conservação ambiental, sensível às interações com as comunidades receptoras, educado para ser menos consumista e adotar uma postura orientada para o entendimento e a compreensão dos povos e locais visitados.

Nesse sentido, e no que diz respeito a postulação de uma prática turística sustentável, seus preceitos básicos podem ser assim resumidos: (SERRANO; BRUHNS, 1995, p.18).

- Uso sustentável dos recursos;
- Redução do consumo supérfluo e do desperdício;
- Manutenção da biodiversidade;
- Introdução do turismo no planejamento (global e local);
- Suporte às economias locais;
- Envolvimento das comunidades locais;

- Consulta ao público e às instituições públicas e não-governamentais;
- Capacitação de mão-de-obra; marketing turístico responsável;
- Estímulo e desenvolvimento da pesquisa relacionada aos problemas vinculados a esse marketing turístico.

O grande desafio da atualidade é o de adaptar os sítios históricos de forma a conservar seus valores e singularidades, integrando a função turística, promovendo a recuperação e o desenvolvimento urbano. São necessárias estratégias de multifuncionalidade, com as quais se chegue a acordos entre os diversos agentes implicados que contribuam para sua revitalização funcional a fim de transformar o patrimônio cultural em recurso turístico.

“A preservação do meio depende de uma política turística eficaz que deve considerar, entre outros fatores, a condição racional da ocupação territorial pelas facilidades turísticas e equipamentos de lazer e o controle do seu crescimento desmesurado, visando salvaguardar a atratividade e a originalidade das atrações para gerações futuras.” (LEMOS, 1996 *apud* MARTINS, 2002, p.11).

Segundo Hall (2001, p.67), o crescente reconhecimento, por parte dos governantes e da indústria, do vínculo entre turismo e desenvolvimento sustentável representa um bom presságio para uma indústria turística social e ambientalmente mais sensível. Entretanto, o projeto, o planejamento, e o gerenciamento de ambientes turísticos exigem mais que a adoção simplista de códigos e diretrizes ou a auto-regulamentação do setor, por mais válidos que possam ser. Em vez disso, uma indústria turística sustentável requer um comprometimento com os princípios de desenvolvimento sustentável por todas as partes envolvidas no processo de planejamento.

Somente por esse comprometimento total pode-se obter uma integração de longo prazo de metas sociais, ambientais e econômicas, problemas que voltarão a surgir à medida que avançarmos pelas diversas dimensões e escalas da política e do planejamento turístico. (HALL, 2001, p.67).

No capítulo seguinte os conceitos acerca da atividade turística aliado à preservação da integridade dos sítios serão analisados mais profundamente, através de comparações entre modelos pré-escolhidos.

**CAPÍTULO II - MODELOS ESTUDADOS DE CAMINHOS HISTÓRICOS
VOLTADOS PARA A ATIVIDADE TURÍSTICA E A PRESERVAÇÃO AMBIENTAL**

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

O interesse pelo segmento do ecoturismo vem aumentando em todo o mundo, e conseqüentemente a busca pelos atrativos naturais, o que vem causando uma série de impactos no meio ambiente demandando uma preocupação maior com a preservação de sua integridade. Este é o objeto principal deste capítulo que desenvolverá uma análise comparativa entre diferentes modelos de caminhos históricos voltados para o turismo, evidenciando o meio ambiente local, os impactos da atividade turística nesses ambientes, e as ações de planejamento para que esse impacto seja minimizado. A seguir, serão analisados separadamente os quatro modelos escolhidos, sendo eles: o Caminho de Santiago de Compostela, na Espanha, os Caminhos do Café, no Vale do Paraíba-RJ e os Caminhos do Açúcar na região Norte Fluminense-RJ e os Caminhos do Mar, em São Paulo. Foi feita primeiramente uma descrição dos modelos e suas características físicas (urbanismo e meio ambiente) para depois analisá-las comparativamente.

Para a realização deste estudo, foi feita uma pesquisa em sites específicos de cada modelo apresentado buscando dados referentes às questões a serem analisadas e comparadas posteriormente. Para os modelos existentes no Brasil, além da pesquisa em sites da internet, foram pesquisados dados em publicações específicas de cada área de abrangência estando estas disponíveis para consulta nas referências bibliográficas ao fim desta dissertação.

Os itens estudados foram:

- (1) Qualidade ambiental – busca identificar e qualificar itens como a qualidade do meio ambiente e as propostas para planejamento ambiental de áreas de maior concentração urbana e de atividades turísticas;
- (2) O desenvolvimento urbano – identificando a expansão urbana nos centros turísticos por onde os caminhos passam e o tratamento dado em termos de planejamento urbano para esses locais;
- (3) A acessibilidade – mostrando as formas de acesso a esses caminhos turísticos;
- (4) O deslocamento – buscando identificar os meios de transporte e comunicação utilizados para o apoio ao visitante;
- (5) Os serviços e a infra-estrutura.

2.1 - Caminho de Santiago de Compostela

2.1.1 - Histórico e aspectos gerais do modelo

Depois dos eventos da morte e ressurreição de Cristo, São Tiago, pescador, filho de Zebedeu e Salomé, irmão de João Evangelista e um dos 12 apóstolos, foi pregar na Galícia, extremo oeste da Espanha, então Província Romana. Retornando a Jerusalém, foi preso e decapitado. Dois de seus discípulos, Teodoro e Anastácio, recolheram o cadáver e o levaram de volta a Galícia de navio, sepultando-o secretamente em um bosque. O lugar foi esquecido até que oito séculos depois, um ermitão chamado Pelágio observou chuvas de estrelas sobre um ponto no bosque. O bispo de Iria Flávia, Teodomiro, logo ordenou que fossem feitas escavações no lugar, encontrando os ossos do apóstolo Tiago. A notícia se espalhou e pessoas começaram a deslocar-se para lá a fim de conhecer a tumba, originando-se o Caminho de Santiago de Compostela (fig.02).



Figura 02: Mapa da Espanha destacando região dos Caminhos para Santiago de Compostela

Fonte: Modificado pela autora em junho de 2006.

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

Afonso II de Astúrias mandou construir no mesmo local da grande descoberta uma singela capela de barro, pedra e madeira em honra ao Apóstolo Tiago, proclamado padroeiro e guardião de todo o seu reino. Em pouco tempo uma cidade levantava-se em torno daquele bosque, logo chamada de Compostela, etimologicamente derivado do latim *Campus Stellae*, ou seja, "Campo das Estrelas". No ano de 899, Afonso III ergueu uma Basílica com colunas de mármore sobre o rústico templo edificado por seu pai. Oito anos depois, este santuário foi saqueado pelo rei árabe Almanzor que poupou, respeitosamente, as relíquias do apóstolo. Em 1075, foram iniciadas as obras da atual Catedral, cinco vezes maior que a anterior.

As peregrinações cresciam rapidamente: homens e mulheres reunidos em caravanas iam até a tumba apostólica cumprir promessas, redimir seus pecados, buscar raízes de religiões mortas ou simplesmente aventurar-se em uma terra distante. Outros mais faziam por delegação de terceiros que para isso o pagavam; cumpriam penas criminais; tão como ladrões que iam somente para tirar proveito dos mais incautos. (Fonte disponível em <http://www.caminhodesantiago.com/>).

As três primeiras penetravam na Espanha, em Roncesvalles, dando origem a *Rota Navarra*. A Tolosana, via Somport, chamada desde então *Rota Aragonesa*, seguia até confluir com a primeira em Puente la Reina. Desde ali, embora com alguns desvios e ramais secundários, o Caminho é único, chamado de Real Francês (fig.03). Existem vários Caminhos que percorrem toda a Europa e que desembocam em Santiago de Compostela, o mais famoso é sem dúvida o chamado Caminho Francês que atravessa a Fronteira Franco-Espanhola nos Pirineus e todo o norte da Espanha.

Hoje em dia, parece que a peregrinação volta ao seu esplendor inicial. A cidade de Santiago de Compostela foi declarada "Patrimônio da Humanidade" pela UNESCO em 1985, e o Caminho de Santiago foi declarado "Conjunto Histórico-Artístico" em 1962 e, reconhecido pelo Conselho da Europa como "Primeiro Itinerário Cultural Europeu" em 1987, por estar repleto de marcos arquitetônicos (românico, gótico, barroco e neoclássico). Nos dias que correm os motivos que, segundo os peregrinos, os levaram a Santiago, são vários: um espírito religioso (cristão ou não), misticismo, busca interior, turismo, desporto ou apenas aventura.

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

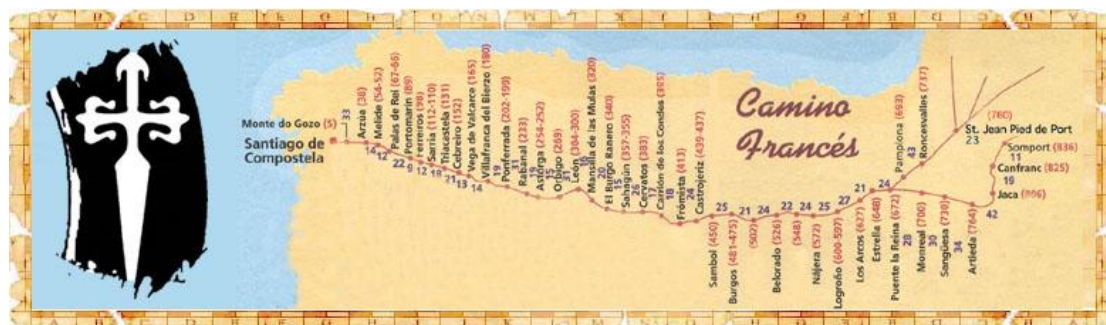


Figura 03: Mapa do Caminho Francês

Fonte: Disponível em <<http://www.caminhodesantiago.com/mapa.htm>> Acessado em dezembro de 2005

O Caminho de Santiago de Compostela começa oficialmente na França em quatro lugares: Le Puy, Ames, Vézelay e Paris. Há, porém, rotas por toda Europa que terminam em um desses lugares, sem falarmos nas rotas que saem de Portugal e outras do sul da Espanha. Na realidade o local de saída do peregrino é função de algumas variáveis, sendo as principais: tempo, condições físicas e dinheiro. Para aquele que só dispõe das férias (um mês) não conseguindo mais alguns dias, é necessário que efetue bem seu planejamento, pois são necessários dois dias para seu deslocamento do Brasil até o ponto de partida, e outros dois para a sua chegada a Santiago e sua volta ao Brasil, restando apenas 26 dias para sua peregrinação.

“Não é impossível de realizar, a média diária seria em torno de 30 km/dia, no entanto teria de sobrepujar a referida média, no caso da necessidade de algum dia para descanso, ou para efetuar visitas mais demoradas em algum trecho do Caminho, lembramos que o Caminho é repleto de belas paisagens, de igrejas, pontes e monumentos históricos que vale a pena sua visitação”. (Fonte disponível em <http://www.caminhodesantiago.com/>).

O europeu, principalmente o espanhol, costuma efetuar sua peregrinação em etapas, a cada férias percorre um determinado trecho, no final de 2 ou 3 anos, tem o seu percurso concluído com determinada tranqüilidade. Alguns peregrinos iniciam o seu caminho em pontos intermediários (exemplo: Burgos, León ou outro ponto intermediário), no entanto, no final sentem-se frustrados de não ter executado o seu caminho completo. Ainda temos de considerar que, para alguns, fazer o Caminho completo significa seguir até Finisterra, o que poderia ser realizado em um ônibus ou carro, bem como passar alguns dias em Santiago de Compostela absorvendo toda a história que dela emana através dos seus edifícios, ruas e praças, o que vem a adicionar mais alguns dias ao seu tempo.

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental



Figura 04: Mapa da região norte da Espanha destacando os Caminhos de Peregrinação, sendo o Caminho Francês destacado na cor azul. Fonte: Disponível em <<http://www.caminhodesantiago.com/mapa.htm>> Acessado em dezembro de 2005.

Atualmente o peregrino pode estender a sua peregrinação até Finisterra e Muxia, pois o referido trajeto encontra-se totalmente demarcado, existindo albergues nas suas quatro etapas. Tradicionalmente, o Caminho de Santiago, o denominado Caminho Francês (fig.04), inicia na fronteira franco-espanhola, em meio aos verdejantes Pirineus do país Basco. Um pequeno povoado francês, Saint Jean Pied-de-Port, é a porta de entrada mais utilizada pelos peregrinos. Outro ponto situado a poucos quilômetros dali utilizado pelos peregrinos, é o lugarejo chamado de Roncesvalles, situado na fronteira já do lado espanhol. Alguns peregrinos costumam partir de um outro local, também situado nos Pirineus, que é o Caminho Aragonês, partindo de Samport o qual nada mais é do que um posto de aduana situado na fronteira. Começa no topo dos Pirineus e anda um bom tempo margeando o rio Aragon. É uma rota com poucos lugares dotados de albergues e longas distâncias entre os povoados. É, também, mais rústica, longa e solitária em relação ao trajeto anterior, no entanto, a paisagem é considerada lindíssima e bem diferente da brasileira. O rio é claro, raso e largo, com um fundo de pedras cinza. As árvores são altas de troncos grossos e sem muitos galhos (tipo pinheiro). Esse trecho torna o Caminho cerca de 200 km mais longo que a outra rota. Os dois Caminhos unificam-se em Puente la Reina, tornando-se um só até Santiago de Compostela.



Figura 05: Vista da cidade de Santiago de Compostela - Espanha

Fonte: Disponível em < <http://www.caminhodesantiago.com/fotos.htm>> Acessado em janeiro de 2006.

Atravessando a parte norte da Espanha na região da Galícia com relevo montanhoso e abundante flora o Caminho Francês passa por grandes campos verdes, porém é aconselhado não fazer a peregrinação nos meses de inverno devido à altitude da região dos Pirineus e suas baixas temperaturas, o que tornaria a caminhada perigosa. Situada na província da Coruña, a cidade de Santiago de Compostela (fig.05) assenta-se entre o monte Pedroso e o monte Viso, circundada pelos regatos Sar e Sarela. É a capital da Galicia, a sede da arquidiocese, do distrito universitário e do partido judicial homônimo, além de constituir um dos principais centros culturais do país.

2.1.2 - Qualidade ambiental

Em Santiago de Compostela, o principal centro urbano na peregrinação, no desenho dos espaços livres que garantem a qualidade ambiental foi fundamental a revitalização dos diferentes corredores fluviais, parques forestais, bosques e outeiros como elementos delimitadores da cidade. Entre outras questões, evidenciam-se os outeiros e os corredores fluviais do contorno da cidade para a sua regulação pelo planejamento urbanístico, porque necessitam de um tratamento diferencial em função da sua relevância ecológica e paisagística. Estes sistemas naturais são precisos para o ótimo desenvolvimento urbano, já que contribuem de forma ativa a potencializar a biodiversidade e a paisagem. São da mesma forma controlados: a qualidade da água, qualidade da água de descarga da rede de coletores pluviais, meteorologia, acompanhamento ambiental das frentes de obra, monitoramento dos aterros sanitários e a qualidade do ar.

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

Santiago foi o primeiro conselho galego a aderir à Carta de Aalborg, com fim de compatibilizar o desenvolvimento com a preservação do meio ambiente. Este feito comportou a formalização de compromissos concretos, entre os que figura a implantação da Agenda 21 local.

A necessidade de melhorar a qualidade do meio ambiente conseguida mediante a preservação do meio natural, está vinculada à relação das pessoas com seu entorno. A análise das funções ambientais, do consumo dos recursos e dos procedimentos utilizados para minimizar os procesos contaminantes são alguns dos fatores no que trabalha o departamento de Meio Ambiente, de face a conseguir uma cidade sustentável.

2.1.3 - Desenvolvimento Urbano

O projeto urbanístico da cidade de Santiago de Compostela, consolidado a partir da planificação fundamentada numa prática atenta a qualidade ambiental, consistente na reabilitação urbano-ecológica, foi capaz de integrar, no modelo escolhido, o seu contorno com o valor do histórico desenho do território inserido no seu espaço natural. A premissa de desenvolver-se sustentavelmente baseia-se num modelo de ordenação da cidade consolidado e baseado no crescimento e expansão da cidade central, sem destruir as características de centro histórico preservado. Os âmbitos espaciais, no que se estrutura a área urbana de Santiago, atendem a integrar os bairros e periferias, a partir de um modelo urbanístico que lhe presta uma atenção singular aos aspectos de desenvolvimento sustentável e a recuperação histórica, urbana e ambiental. Este modelo baseia-se nas conquistas pelas políticas de reabilitação e de infraestruturas da cidade histórica e da sua relação com o meio natural para se consolidar como uma referência estratégica de fortaleza da área urbana.

A planificação urbanística incide num crescimento contínuo, denso e compacto de tal maneira que a dimensão da cidade continua a ser controlada e, ao mesmo tempo, não condiciona de forma negativa a viabilidade futura dos diferentes aproveitamentos agropecuários, florestais periurbanos e rurais. Desta forma, consegue-se a preservação da paisagem e dos recursos naturais ao minimizar o consumo do solo.

2.1.4 - Acessibilidade

Geralmente o turista que vai fazer a peregrinação pelo Caminho de Santiago de Compostela, principalmente o turista estrangeiro, já se programa antes mesmo de sua chegada ao local de início do trajeto. Além de aeroportos nas grandes capitais como Madri, existem linhas de ônibus especiais que levam ao centro da cidade, assim como o metrô e a linha ferroviária. Em Santiago de Compostela, o crescimento urbano e a grande procura por turistas peregrinos que visitam a cidade anualmente fizeram com que houvesse uma melhoria nas condições de infra-estrutura dos meios de transporte e comunicações.

“A concentração de centros de estudos, empregos e serviços, unida a diversidade das funções regionais e internacionais de Compostela convertem num complexo espaço de recepção que através da infra-estrutura dos meios de comunicação atendem muito bem a visitantes, turistas, estudantes, etc.”.

(Fonte disponível em <http://www.santiagoturismo.com/Camino/Introduccion/>).

2.1.5 - Deslocamento

Como mencionado anteriormente, o trajeto pelo Caminho de Santiago é mais comumente realizado à pé, possuindo variantes à cavalo ou de bicicleta.

Há setas amarelas espalhadas por todo lugar: chão, muretas, pedras, árvores. Em Burgos eles chegaram a pintar setas nos postes para que os peregrinos se orientem pela cidade. As indicações são setas amarelas na maior parte do caminho e dois traços; um vermelho e outro branco, em Huesca (Sampart). Essas marcações não só dizem para onde ir, como caminhos proibidos ou errados, rotas alternativas, qual o caminho em bifurcações. Às vezes as setas são muito vagas e o peregrino gasta um precioso tempo concluindo se elas dizem "para cá" ou "para lá".

Há também faixas confeccionadas em plástico na cor amarelas onde se lê "Caminho de Santiago" com a concha e a cruz de Santiago. Essas faixas costumavam ser distribuídas pelas Associações dos Amigos do Caminho, para que os peregrinos atualizassem um trecho mal sinalizado ou reforçassem um lugar duvidoso.

Há também a concha estilizada, encontrada como azulejo em diversos lugares de cidades pequenas que significam apenas "venha até aqui". Teoricamente, do lugar onde a mesma se encontra, deve ser possível avistar a próxima seta (fig.06).

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

O Caminho passa sempre em frente à Catedral ou a Igreja mais importante da cidade, sendo oito as principais catedrais pelo Caminho.



Figura 06: Detalhe da sinalização do Caminho de Santiago de Compostela.

Fonte: Disponível em <<http://www.santiagoturismo.com/Camino/Introduccion/>> Acessado em janeiro de 2006.

Como regra geral, as sinalizações são as seguintes:

- uma flecha amarela;
- duas faixas paralelas horizontais, uma branca (em cima) e outra vermelha em baixo;
- uma faixa amarela;
- uma Vieira (concha); duas faixas paralelas horizontais, uma branca (em cima) e uma amarela (em baixo);
- um marco (com ou sem a Vieira).

Os símbolos de Huesca (Samport) são:

- duas faixas paralelas verticais, uma vermelha (à esquerda) e uma branca (à direita), significam: pode seguir por aqui;
- duas faixas, uma vermelha e uma branca se cruzando, significa: que você não deveria estar aqui;
- uma faixa vermelha (na vertical) e uma faixa branca quebrada para a direita, significam: virar a direita na primeira bifurcação.

Os caminhos são estradas rurais de terra, estradas rurais asfaltadas, acostamento de rodovias importantes ou então trilhas paralelas às estradas. Existe também uma sinalização do caminho através das placas rodoviárias existentes nas estradas. Na Galícia, o visitante encontrará um excesso de marcos, a cada aproximadamente 500 metros, existe um pilarete

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

de concreto recordando a distância a Santiago, eles estão colocados com mais critério estético do que topográfico.

De um modo geral a travessia de uma grande cidade é um pouco cansativa, a atenção é redobrada nas ruas que devem ser atravessadas tomando cuidado com os carros e ônibus. O Caminho no geral é bem demarcado minimizando os riscos do caminhante se perder, mesmo sendo muito recomendado a utilização de guias publicados com mapas e informações sobre a infra-estrutura nas cidades e aldeias, como albergues, restaurantes, centros de informação ao turista, transportes, etc.

2.1.6 - Infra-estrutura e equipamentos

Hospedagem

Em todo o Caminho de Santiago os albergues são conhecidos também por “refúgios”. A maioria deles é paroquial ou municipal e não contam com nenhum tipo de subvenção, sendo mantido pela voluntariedade dos peregrinos e das “Associações de Amigos do Caminho de Santiago de Compostela” de todo o mundo. Embora a maioria dos refúgios seja para utilização gratuita exclusiva dos peregrinos que portam a credencial, existem uma série de gastos de limpeza, eletricidade, manutenção, etc., que para continuarem sendo empregados, necessitam de pequenas contribuições.

As distâncias entre os albergues variam aproximadamente em 20 km. Entre uma povoação e outra, 5 km. e em alguns casos isolados, pode chegar a 16 km. Já na região da Galícia, nos últimos 153 km da rota de Santiago, estes intervalos caem para um povoado a cada 1,5 km. Além dos albergues (refúgios), o peregrino tem como opção pernoitar nos *Hostais* e/ou Hotéis existente ao longo do Caminho, terá direito a um quarto com banheiro onde poderá descansar por um ou mais dias e, além de descansar, efetuar um pouco de turismo na região. Existem hospedagens de todos os preços, variando a diária de 12 euros a 350 euros (nos Paradores existentes).

Alimentação

O custo de uma refeição típica, "*menu del dia*" ou "*menu del peregrino*", está em torno de 8 euros. Dificilmente encontram-se preços acima deste valor. Geralmente o cardápio consta de dois pratos com direito ainda a sobremesa, pão, vinho e/ou água.

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

Atualmente, um grande número de refúgios possui cozinha devidamente equipada o que possibilita ao peregrino comprar gêneros alimentícios e preparar a refeição ao seu gosto como também estaria reduzindo os custos de sua peregrinação.

Em Santiago é possível alimentar-se três dias de graça no refeitório dos empregados do "Hostal de Los Reyes Católicos", que é um hotel de luxo, e fica em frente à Catedral.

Recreação / Contemplação	Usos culturais	Comércio / Serviço	Outros usos	Equipamentos
- Parques e praças; o trajeto em si é repleto de áreas verdes.	-Museus e teatros	- Hospitais e postos de atendimento; - Edifícios comerciais; - Universidade; - Hotéis e albergues (estes mais utilizados pelo peregrino); - Igrejas e catedrais pelo caminho; - Serviços Turísticos, Informações ao Turista. - Bibliotecas;	- Edifícios residenciais.	.Estacionamento; - Mobiliário urbano; - Transporte público.

Tabela 01: Serviços de infra-estrutura referentes ao Caminho de Santiago de Compostela.

Fonte: A autora. Setembro, 2006.

2.2 - Os Caminhos do Café

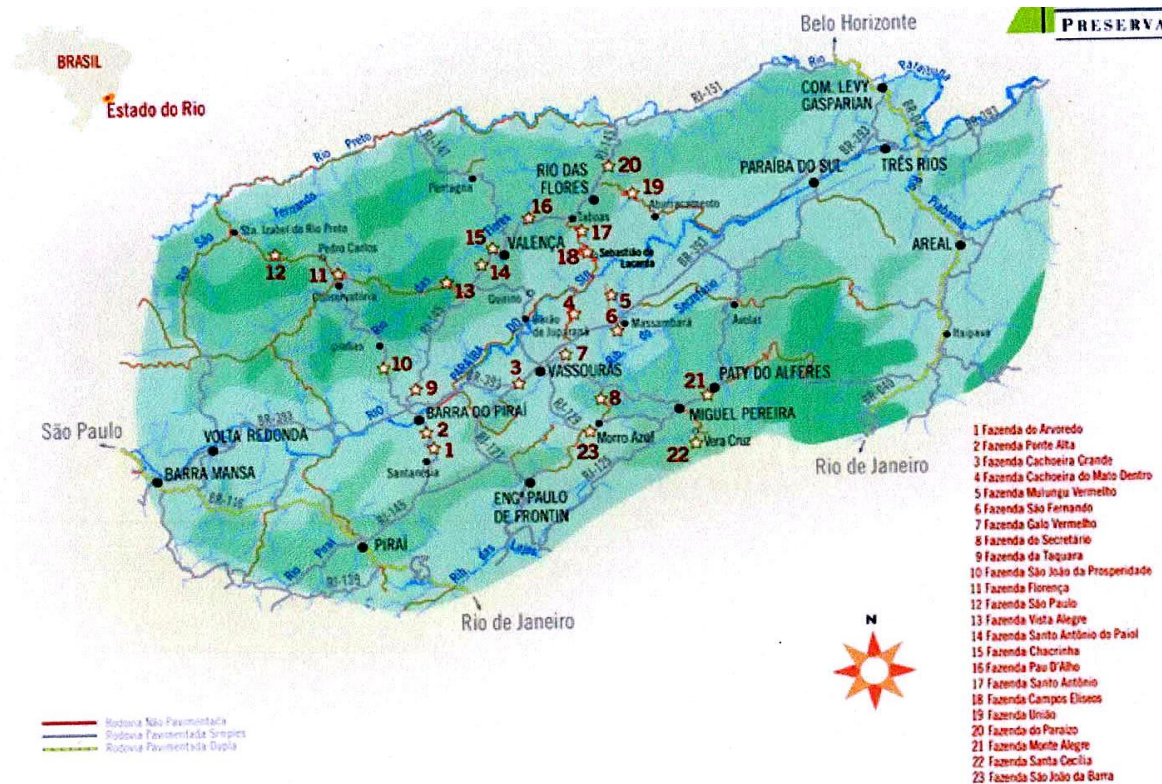


Figura 07: Mapa destacando região do Vale do Paraíba Fluminense e suas fazendas
Fonte: Disponível em < <http://www.preservale.com.br/> > Acessado em janeiro de 2006.

2.2.1 - Histórico e aspectos gerais

A história da economia do café se confunde com a própria História do Brasil ao longo do século XIX, momento de transformações conjunturais decisivas para os períodos posteriores da vida de nosso país. Essa história reúne, no espaço de pouco menos de um século, o apogeu e a ruína de um importante período econômico do Brasil ocorrido em meio à transição política da Colônia para o Império e, finalmente, para a república, além do fim do modo de produção escravocrata e a crise de desenvolvimento que se configurou nas primeiras décadas do século XX.

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

Este contexto atingiu o Brasil em plena passagem de um sistema político, econômico, social e fundiário pré-capitalista, para a realidade industrial que se impôs no mundo a partir de então. A região do Vale do Rio Paraíba do Sul (fig.07), foi o cenário privilegiado e eleito para a promoção de uma riqueza através da derrubada da Floresta Atlântica e da ocupação definitiva do último reduto do Estado do Rio de Janeiro não colonizado pela Coroa Portuguesa.



Figura 08: Mapa do estado do Rio de Janeiro destacando a região do Vale do Paraíba Fluminense

Fonte: Modificado pela autora em julho de 2006.

A implantação da lavoura cafeeira deixou como legado histórico o patrimônio arquitetônico das fazendas de café, com seus solares imperiais¹ e uma pecuária extensiva, ocupando desde então toda esta região, já desgastada pela monocultura. Uma profunda crise conjuntural sucedeu a esse curto período de riqueza e estendeu-se até recentemente, não obstante a industrialização que floresceu a partir das primeiras décadas do século atual.

O início do processo de turistificação no Vale do Paraíba (fig.08), ainda na primeira metade do século XIX, teve início em um distrito de Valença, Conservatória, que manteve e

¹ O período da construção das fazendas é o do Império, não da colônia, por isso não são considerados solares “coloniais”.

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

desenvolveu uma tradição ligada a música, mais especificamente à seresta de rua. Por outro lado, as epidemias que assolaram a cidade do Rio de Janeiro, na mesma época, provocaram a busca pela região serrana – de clima ameno -, como alternativa de tratamento e de prevenção de saúde. Através de Conservatória o turismo se manteve até o último quarto do século passado, atraindo os olhares para outros valores da região, particularmente sobre as edificações singelas do distrito e monumentais nas fazendas de café.

A Faculdade de Arquitetura de Barra do Piraí, a partir de 1971, desenvolve um trabalho de reconhecimento dessas edificações rurais, alertando aos proprietários – muitos ainda descendentes dos proprietários originais – para os valores desse patrimônio. No final de 1970, o comércio dessas unidades agrárias à novos e interessados proprietários vai significar outro alento à economia local, algumas fazendas foram recuperadas por aqueles que, nesta tarefa, conseguiram também resgatar a memória aristocrática do Vale, promovendo a revitalização econômica e cultural da vida e dos valores rurais, historicamente predominantes no médio Paraíba.



Figura 09: Hotel Fazenda Arvoredo em Barra do Piraí-RJ.

Fonte: Disponível em < <http://www.preservale.com.br/>> Acessado em dezembro de 2005.

A comunidade regional, também atingida pela estagnação econômica advinda da falência dos empreendimentos industriais e pela concentração no entorno de Volta Redonda com a instalação da Companhia Siderúrgica Nacional (1947), começa a observar a atração que esse patrimônio histórico tem sobre o segmento do turismo.

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

Na virada do século, começam os investimentos das Prefeituras locais nesse segmento pressionadas e apoiando uma pequena rede hoteleira já instalada (fig.09). A iniciativa privada também investe em eventos, aumentam os investimentos em divulgação e infraestrutura, baseados em pressupostos contemporâneos e voltados para a valorização dos potenciais regionais.

O ponto de partida é o binômio Cultura e Turismo, conseqüentemente Preservação e Desenvolvimento, conjugando o Patrimônio Histórico com eventos para promover o desenvolvimento, através do turismo nas áreas rurais, e da ação coordenada entre os poderes públicos, a iniciativa privada, a cooperação e a mobilização das comunidades regionais. O enfoque é dado, principalmente, na revitalização dos patrimônios históricos que são a marca exclusiva desta região, promovendo o crescimento do turismo e das economias locais, bem como o aumento do interesse acadêmico, cultural, histórico e ecológico sobre o Vale do Paraíba, a economia do café e a Floresta Atlântica.

2.2.2 - Qualidade ambiental

Esse interesse regional sobre os solares das fazendas de café faz surgir o *Instituto Preservale* – Preservação do Vale do Paraíba -, com a proposta de conjugar investimentos de preservação com o retorno promovido pela economia do turismo. A reunião dos proprietários das fazendas em uma ONG, permitiu o desenvolvimento de inúmeras ações para alcançar os objetivos propostos. Muito embora a ação inicial visasse as fazendas, os reflexos da atividade atingiram os centros urbanos fazendo surgir uma economia voltada à atividade turística.

A ausência de intenção na geração do empreendimento turístico na zona urbana revela a falta de planejamento e de ações mais abrangentes que somente a atração turística. Entre outros inúmeros aspectos que o interesse e o binômio Cultura e Turismo poderia e deveria ter gerado no Vale do Paraíba, está a preservação ambiental. Um turismo ecológico se vê implementado, tendo na Serra da Concórdia (Valença) o investimento de maior vulto com a criação de um estuário.

Assim, o planejamento da região vai muito além do que a observação dos efeitos no turismo. Tão importante é tratar das condições sanitárias - fundamentais para a qualidade de vida da população local, há uma necessidade premente de interação no

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

desenvolvimento dos projetos e programas voltados à questão do meio ambiente, visando a educação e a conscientização ambientais e até de preservação do patrimônio material e da cultura local. Para tanto, convênios com órgãos federais e estaduais normativos e fiscalizadores da área e na forma de parceria com a administração municipal, organizações da sociedade civil e a comunidade a ser beneficiada, podem ser realizados. Dessa forma esperava-se encontrar na experiência em andamento, a formulação e implementação de políticas públicas ambientais, pois alguns fazendeiros têm consciência que a paisagem rural é parte do patrimônio cultural. Outra maneira de buscar a valorização do patrimônio natural da região é a inclusão dos recursos naturais como parte do produto turístico a ser oferecido, ou mesmo ampliar a oferta para o público atraído pelo patrimônio histórico e cultural.

Em suma, reunir os interesses preservacionistas da memória histórica através do turismo tem que considerar o desgaste da paisagem nesses dois séculos de ocupação predatória. Propostas de reflorestamento, de tratamento das erosões, voçorocas² e desbarrancamentos são parte inerente do planejamento para o turismo. Assim como oferta de serviços de saneamento básico e condições de interação com as comunidades locais no comércio gerado a partir da movimentação econômica do turismo. O interesse de preservação da paisagem inclui a recuperação das áreas degradadas com foco privilegiado para a cobertura vegetal da Floresta Atlântica com replantio de áreas que sejam significativas.

2.2.3 – Desenvolvimento Urbano

O longo processo de empobrecimento da região, que se estende até os dias atuais, tem início com o declínio da lavoura cafeeira, no final do século XIX, decorrente do desgaste do solo nas zonas rurais e da ocupação desordenada e sem planejamento das áreas urbanas. A partir da segunda metade do século XX, a região vem sendo ocupada por indústrias e intensifica-se o processo de urbanização, cada vez mais perdendo seu caráter rural, sua memória histórica e cultural e sua identidade. O Vale do Paraíba fluminense vive agora o impasse de manter sua memória e encontrar soluções para formas de inclusão econômica e social.

² Desmoronamento oriundo de erosão subterrânea causada por águas pluviais que facilmente se infiltram em terrenos muito permeáveis, ao atingirem regiões de menor permeabilidade; buracão. Fonte: Dicionário da Língua Portuguesa Aurélio Buarque de Holanda.

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

As edificações, os acervos artísticos e documentais atestam a riqueza material, o poder e a expressão política da elite econômica, genericamente denominada de "barões do café", e também as efervescências culturais, sociais e de costumes que influenciou a vida nacional na época. As produções cafeeiras do passado, que utilizaram mão-de-obra escrava e produziram no meio ambiente danos irreparáveis, deixaram um legado, por um lado, importante para compreensão da formação social do Brasil e por outro, testemunho do abandono e exclusão das camadas mais populares.

Em função disso, há necessidade de uma política pública e de um planejamento espaço-territorial, onde cada vez o "urbano invade o rural", através de um zoneamento econômico-ecológico, seja importante instrumento de qualificação da região, e não insista na exclusão social como elemento de degradação. Desenvolvida pela administração pública em conjunto com a sociedade a fim de recuperar e preservar, entre outros aspectos, a qualidade de vida nessas cidades que ainda tentam manter aspectos de "cidade do interior", cuidar da melhoria da qualidade ambiental do território, realizar a inserção social das comunidades, usufruindo de seu potencial de produtor cultural quando do empreendimento do turismo. O desenvolvimento nos municípios, superando as carências e diminuindo as desigualdades internas em cada um deles, deve caminhar em compasso para que a defasagem não provoque, ou acentue o desequilíbrio, porque, sendo limítrofe, a carência maior de um município será fator de pressão sobre o(s) outro(s).

Uma grande expectativa está gerada pela realização dos Planos Diretores Participativos, onde, espera-se que o empreendimento turístico não seja tratado tão somente como uma indústria em crescimento, e os conflitos urbanos e rurais sejam direcionados ao equilíbrio necessário para que o turismo não seja extrativista e predatório.

2.2.4 - Acessibilidade

Uma das questões a ser abordada com seriedade e firmeza é a equação da questão de acesso. Melhoria das condições das estradas poderá significar aumento de tráfego em regiões onde a preservação ambiental é mais fundamental que o transporte em si. Questão de poluição ocupacional e visual ao longo das vias de acesso, seja pela ocupação de comércio oportunista seja pela instalação de sinalizações inadequadas são outros desafios observados na região.

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

2.2.5 - Deslocamento

O turista pode chegar à região do Vale do Paraíba fluminense através de linhas de ônibus que atendem a cada município ou se preferir vir de automóvel ou, ainda, se integrar às ofertas de grupos que se locomovem em vans e ônibus de aluguel. A região é cortada pela BR 393 que permite a interligação às principais capitais como Belo Horizonte e São Paulo e a ligação com a BR Rio – São Paulo.

O trajeto de visita pelas fazendas do período do Café é feito por meios de transporte, mas nos locais podem ser feitas trilhas pela mata atlântica para alcançar atrativos naturais da região, como cachoeiras. Os passeios podem ser feitos a pé, de bicicleta ou a cavalo.

2.2.6 – Infra-estrutura e equipamentos

Hospedagem	Alimentação	Recreação	Usos culturais	Comércio / Serviço	Outros usos
Algumas antigas fazendas de café servem atualmente como hospedagem para os visitantes, mantendo características da época dos Barões do Café, como criação de cavalos e a mata atlântica preservada.	As pousadas e Hotéis Fazenda oferecem serviços de alimentação aos visitantes, assim como existem restaurantes pelas cidades com boa gastronomia, comidas caseiras, etc.	- Parques e praças; o trajeto em si é repleto de áreas verdes.	-Museus (algumas fazendas são museus, conservando mobiliário de época e mantendo costumes através de “encenações” para os turistas).	- Hospitais e postos de atendimento; - Edifícios comerciais; - Universidade; - Hotéis Fazenda / pousadas; - Igrejas; - Serviços Turísticos, Informações ao Turista; - Bibliotecas; - Bancos;- Farmácias Correios; Mercados.	- Edifícios residenciais
Equipamentos					
- Estacionamento; - Mobiliário urbano;		- Transporte público.			

Tabela 02: Serviços de infra-estrutura referentes ao Caminho do Café.

Fonte: A autora. Setembro, 2006.

2.3 - Os Caminhos do Açúcar



Figura 10: Mapa do estado do Rio de Janeiro destacando região norte-fluminense
Fonte: Disponível em < <http://www.quissama.rj.gov.br/> > Acessado em janeiro de 2006.

2.3.1 - Histórico e aspectos gerais do modelo

A atividade açucareira foi muito impulsionada pelas ordens religiosas, que a partir de meados do século XVI haviam obtido permissão para entrar no país – jesuítas em 1549 e beneditinos em 1584 – e passaram a participar decisivamente do projeto colonizador. A maioria dos engenhos foi implantada no Rio de Janeiro, favorecidos pelas condições climáticas e geográficas e, agora, livres das ameaças dos franceses.

Na capitania do Paraíba do Sul, o século XVIII, a partir de seus meados, marcou o início do ciclo do açúcar, envolvendo as terras dos atuais municípios de Campos, Macaé, Quissamã e São João da Barra, principalmente entre o rio Paraíba do Sul e a Lagoa Feia (fig.10). Importante propulsor da atividade foi, também, a expulsão dos jesuítas do Brasil em 1759, já que disponibilizou para a empresa açucareira Fluminense enorme quantidade de terras, antes comprometidas com a pecuária. A primeira metade do século XIX manteve o norte-fluminense na vanguarda da produção açucareira, processo iniciado em meados do século anterior, e ainda mais desenvolvido com a vinda da Corte Portuguesa para o Rio de Janeiro,

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

em 1808, consolidando no sudeste o eixo da economia colonial. O número de engenhos que, em meados do século anterior, não passava dos 50, foi se multiplicando.

A posição de destaque do setor açucareiro do Norte-Fluminense neste período áureo pode ser avaliada pela liderança que a aristocracia do açúcar teve no movimento que resultou na introdução dos engenhos centrais no Brasil e pelo fato de o primeiro engenho central autorizado a funcionar pelo Império foi o de Quissamã (fig.11) , em 1877, dois anos após o decreto 2.687, que estabelecia a política açucareira a vigorar daí por diante. Com a “centralização manufatureira do açúcar, com os grandes aparelhos aperfeiçoados e o aparelhamento moderado das terras de lavoura”, pretendia-se driblar a crise anunciada. Os Engenhos Centrais de Quissamã, cujos principais sócios eram membros da família Carneiro da Silva, aglomerava sete engenhos que até então funcionavam isoladamente; Quissamã, Mandiquera, Machadinho, São Miguel, Monte Cedro, Santa Francisca e Melo.

Dois anos depois, também no município de Campos, foi inaugurada a primeira usina de açúcar do Brasil: Usina do Limão, situada na fazenda e engenho de mesmo nome, pertencente a João José Nunes de Carvalho.

No início do século XX, a economia açucareira sofreu uma nova crise, com a baixa de preços do produto aliada à diminuição da concessão dos subsídios estatais – voltados, sobretudo, para o setor cafeeiro. Desta forma, usinas e engenhos centrais, surgidos nas décadas de 1870 e 1880, foram fechados ou comprados por firmas e empresas.

Na década de 1980, quando, no auge do Pró-Álcool, o governo garantia a compra de toda produção, a comercialização, não dependendo da iniciativa privada, fez com que os empresários investissem pesado na construção de destilarias autônomas. É evidente a redução no número de usinas, de fornecedores e de trabalhadores envolvidos com a atividade. A produção do açúcar, no entanto, tendo representado papel fundamental na ocupação e desenvolvimento da região norte-fluminense, constitui-se ainda em um importante elemento na formação e no desempenho da economia e identidade regionais. O roteiro cultural dos Caminhos do Açúcar está inserido na região Norte-Fluminense que, marcadamente, tem a sua identidade cultural vinculada a história do Açúcar.



Figura 11: Casa da Fazenda Quissamã.

Fonte: Disponível em < <http://www.quissama.rj.gov.br/municipio/historia.html>> Acessado em janeiro de 2006.

2.3.2 - Qualidade Ambiental

Desenvolver o turismo sustentável é um dos grandes objetivos dos municípios turísticos do Norte Fluminense. Dentro desta linha, o Governo Federal realizou um convênio com o governo alemão e estão disponibilizando recursos para financiar projetos de conservação da Mata Atlântica e desenvolvimento do ecoturismo em áreas de relevância ambiental.

A proposta deverá prever o uso sustentável dos recursos naturais como forma de desenvolver o turismo. As prefeituras estão convidando toda a comunidade para participar da elaboração da proposta. Segundo informações do Ministério do Meio Ambiente, a participação da comunidade é essencial para que o município adquira o recurso, e desenvolva um projeto que atenda aos anseios da população. Além dos fragmentos de Mata Atlântica, o Parque Nacional de Jurubatiba (fig.12), um dos maiores atrativos turísticos do município de Quissamã, poderá ser contemplado com o recurso.

Essa região apresenta características físicas que aumentam os problemas relacionados à qualidade do ar: a acidentada topografia, a presença do mar e da Bacia de Campos, que produzem um fluxo de ar complexo e heterogêneo quanto à distribuição e dispersão dos poluentes, além de seu clima tropical que favorece os processos fotoquímicos, gerando poluição. A essas características, soma-se a crítica e intensa ocupação do solo.

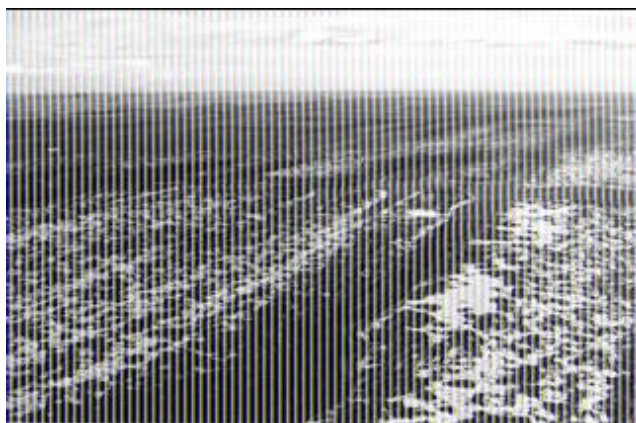


Figura 12: Restinga e baixada do Parque Nacional de Jurubatiba.

Fonte: Disponível em < <http://www.quissama.rj.gov.br/municipio/historia.html>> Acessado em janeiro de 2006.

Por isso, o inventário de Fontes Emissoras de Poluição Atmosférica, financiado pela Usina Termo-Elétrica do Norte Fluminense, constitui importante ferramenta de planejamento para os órgãos ambientais, pois define qualitativa e quantitativamente as atividades poluidoras do ar e fornece informações sobre as características das fontes, definindo localização, magnitude, freqüência, duração e contribuição relativa das emissões.

O Programa de Educação Ambiental, desenvolvido pela UTE Norte Fluminense, se insere num amplo plano de controle e recuperação da Bacia do Rio Macaé, contemplados no conjunto de medidas compensatórias pela instalação da usina e visa desencadear um processo de mudança de comportamento para o uso adequado dos recursos ambientais pelas comunidades locais.

O objetivo é sensibilizar a sociedade civil para integrar-se ao processo de gestão da bacia hidrográfica. Dessa forma, será possível ampliar a compreensão das políticas ambientais e incentivar a participação na proteção, conservação e recuperação do meio ambiente, melhorando as condições gerais da Bacia do Rio Macaé.

2.3.3 - Desenvolvimento Urbano

As cidades da região açucareira eram, de certo modo, um prolongamento do engenho. É como se o derramamento do bangüê formasse os espaços urbanos das cidades. Segundo trabalho publicado no site <<http://www.sebraerj.com.br/>>, situava-se em sítios estratégicos, favorecendo o escoamento da produção açucareira, a chegada dos insumos, dos

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

equipamentos e da mão-de-obra para os engenhos. Tais cidades surgiram à beira dos rios e dos caminhos carroçáveis, como pouso dos carregadores e dos animais, que transportavam o açúcar. Originaram-se também a partir dos portos, e mais tarde, junto às linhas férreas.

A cidade de São João da Barra cresceu, mas o núcleo urbano ainda guarda, hoje, o mesmo traçado de meados do século XIX. Muitas construções são remanescentes desta época. Encontra-se limitada pelo rio Paraíba do Sul que, descendo em curva, circunda dois lados da cidade. Ao sul, a antiga estrada de ferro delimitava sua área urbana. Hoje, a BR-356 substitui a ferrovia, mantendo a acessibilidade ao núcleo antigo e aos novos loteamentos, que indicam sua expansão. As ruas da cidade são largas e estão pavimentadas. Seus prédios são de dois e três pavimentos, predominando os usos residenciais, seguidos de comércio e serviços. Quatro praças, além da orla do rio, proporcionam lazer contemplativo à população.

No norte-fluminense, particularmente durante o período em que a atividade açucareira foi a principal base da economia regional – entre meados do século XIX e início do XX – a exigência de desenvolvimento deste setor e sua capacidade de investimento, reforçada pela aliança com o capital comercial, propiciou surto desenvolvimentista, que dotou a região e, sobretudo, a cidade de Campos, dos mais modernos itens de serviços e infra-estrutura. Luz elétrica, bonde, telefone, telégrafo, planos de embelezamento e estruturação urbanos, planos de saneamento e drenagem, equipamentos culturais e religiosos, datam desta época. Grandes obras de engenharia – o canal Campos - Macaé e a rede ferroviária implantada a partir de 1875, ligando às áreas de produção do açúcar, ao porto de Imbetiba e ao Rio de Janeiro, completavam as condições necessárias para o desenvolvimento daquela região e ao destaque de Campos como pólo regional.

2.3.4 - Acessibilidade

Os acessos aos municípios do Norte Fluminense eventualmente enfrentando o problema das chuvas, necessitam de uma manutenção constante, sendo em alguns trechos interrompidos por problemas nas pistas da rodovia BR 101 que liga o norte fluminense à capital do Rio de Janeiro.

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

2.3.5 - Deslocamento

O turista pode chegar à região do Norte Fluminense através de linhas de ônibus que atendem a cada município ou se preferir vir de automóvel, a região possui a rodovia BR 101 que liga a região ao Rio de Janeiro e Vitória. O trajeto de visita pelas fazendas do ciclo do açúcar é feito por meio de transportes, mas nos locais podem ser feitas trilhas pela mata atlântica para alcançar atrativos naturais da região, como cachoeiras. Os passeios podem ser feitos a pé, de bicicleta ou a cavalo. Há também o passeio pela região litorânea conhecendo as praias e lagoas da região feito em embarcações.

2.3.6 - Infra-estrutura e equipamentos

Hospedagem

Os municípios de Campos e Macaé que compõem os núcleos urbanos da região Norte Fluminense são dotados de boa infra-estrutura de hospedagens. Possuem pousadas e hotéis com boas acomodações para os turistas, porém, cidades menores como Quissamã, não possuem uma boa infra-estrutura de hospedagens para os turistas limitando-se a poucas pousadas em condições ruins para uma demanda maior de visitantes.

Alimentação	Recreação	Usos culturais	Comércio / Serviço	Outros usos	Equipamentos
Possui grande número de restaurantes, bares, para atender aos visitantes, pensões que servem comida caseira, sorveterias e lanchonetes.	- Parques e praças; o trajeto em si é repleto de áreas verdes além da região litorânea com as belas praias e lagoas.	-Museus (algumas fazendas são museus, conservando mobiliário de época) e Centros Culturais em algumas cidades da região e feiras de artesanato local.	- Hospitais e postos de atendimento; - Edifícios comerciais; Universidade; - Hotéis / pousadas; - Igrejas; - Serviços Turísticos, Informações ao Turista; - Bibliotecas; - Bancos; - Farmácias; - Correios; - Mercados.	- Edifícios residenciais	- Estacionamento; - Mobiliário urbano; - Transporte público.

Tabela 03: Serviços de infra-estrutura referentes ao Caminho do Açúcar.

Fonte: A autora. Setembro, 2006.

2.4 – Os Caminhos do Mar

2.4.1 - Histórico e aspectos gerais do modelo

Poucas décadas após o descobrimento do Brasil e à época da fundação da Vila de São Vicente, os primeiros colonizadores desta nação se entregaram à tarefa de vencer o obstáculo intransponível - a Serra do Mar - não só para buscar segurança, mas, e principalmente, para desbravar e colonizar outras regiões. Percorrendo primeiro trilhas indígenas e posteriormente o caminho do Padre José de Anchieta vieram fundar outras vilas, hoje transformadas no conglomerado urbano conhecido como a Grande São Paulo, dotada de modernas obras de engenharia que a ligam ao mar. As péssimas condições do Caminho do Padre José de Anchieta inviabilizavam o transporte do açúcar até o porto de Santos.

Assim, entre 1790 e 1792, foi construído um novo caminho, calçado, por ordem do governador Bernardo José Maria de Lorena. Esse caminho continuou se chamando Caminho do Mar, ficando conhecido por Calçada do Lorena só a partir do início do séc. XX. No trecho da planície, não houve muitas mudanças. A subida da serra, após a travessia do rio Cubatão, era feita pelo Vale do Rio das Pedras, passando em áreas atualmente pertencentes à Petrobrás, à EMAE e ao Parque Estadual da Serra do Mar, no município de Cubatão. O trajeto totalizava mais ou menos, 50 km, reduzindo em mais de 20% o percurso entre São Paulo e Santos. Além disso, a Calçada do Lorena era muito menos íngreme.

O trecho da Serra de Paranapiacaba (fig.13), compreendido entre o Rio das Pedras e o Rio Perequê, que descem a Serra buscando o Rio Cubatão, abriga diversas vias e restos de caminhos, da maior importância na história de São Paulo e do Brasil. Nesse setor da encosta foram abertos sucessivamente o Caminho do Padre José (trilha utilizada por Anchieta), a Calçada do Lorena (utilizada por D. Pedro I, na viagem de sete de setembro de 1822), a Estrada da Maioridade e o Caminho do Mar.



Figura 13: Imagem aérea da região da Serra do Mar onde a Calçada do Lorena a transpõe.

Disponível em < http://geocities.yahoo.com.br/caminhosdomar/hist_cam_.htm> Acessado em abril de 2005.

As áreas mais densamente urbanizadas e industrializadas criam, em geral, para seus habitantes, dificuldades para utilização das horas livres em atividades de cultura e recreação. Em áreas urbanizadas e industrializadas muito rapidamente, as formas tradicionais de recreação e de atividades culturais desaparecem e, muitas vezes, como ocorre na região de São Paulo (fig.14), não são substituídas, empobrecendo-se a vida intelectual e a vida sensível da população.



Figura 14: Mapa do estado de São Paulo localizando área dos Caminhos do Mar.

Fonte: Modificado pela autora em julho de 2006.

Nesses casos, as grandes vias de transporte rápido vêm oferecer aos indivíduos a possibilidade de reforçar as correntes de turismo, através das quais procuram obter, em outras áreas, satisfações e as alegrias que não conseguem na área onde residem e trabalham.

Mesmo manifestações culturais de interesse nacional, como as primitivas vias de ligação de Santos para o planalto, como a Calçada do Lorena percorrida por D. Pedro I, quando da Proclamação da Independência, ou a estrada da Maioridade (Caminho do Mar), estão desaparecendo rapidamente ou sendo descaracterizadas pelo uso indevido e tratamento inadequado, antes mesmo que sua significação seja percebida. A importância desses elementos se destaca, também, pelo fato de se encontrarem junto a uma das principais reservas naturais do Estado - senão a principal - que se situa, de modo estratégico, entre as

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

duas faixas de mais elevados índices de poluição e que, por isso mesmo, deveria ser objeto de ampla utilização e cuidados especiais para sua conservação.

Esses tipos de problemas vêm merecendo atenção da Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana (CNPUR), em âmbito federal, da Secretaria da Cultura, Ciência e Tecnologia e da Secretaria de Economia e Planejamento do Estado de São Paulo, que estão procurando encontrar caminhos adequados para um correto aproveitamento desses recursos, visando sua preservação e uso pleno.

2.4.2 - Qualidade Ambiental

A importância do Patrimônio Cultural e Natural remanescente ao longo das vias de ligação entre o planalto e a Baixada Santista deve ser evidenciada e para tanto são apontadas algumas alternativas para seu aproveitamento através de estudos realizados por órgãos da Prefeitura de São Paulo.

A faixa de território que separa a área urbanizada da Região Metropolitana de São Paulo, no Planalto, e a Baixada Santista, é parte de uma das últimas - se não da última reserva natural de importância no Estado - a Serra do Mar. Essa área adquire importância excepcional, por se situar entre as duas maiores concentrações industriais e populacionais do Estado, com índices elevados de poluição e carência quase total de equipamentos de lazer e turismo.

De maneira informal e espontânea, a população tem se dado conta do interesse e das possibilidades de aproveitamento da área, dando origem a um fluxo de usuários, em fins-de-semana e feriados, que, mesmo sem apoio de infra-estrutura, ali despendem suas horas de lazer. Essa ocupação e utilização improvisada deve ser motivo de preocupação, porque conduz a usos predatórios do patrimônio natural e cultural existente.

2.4.3 - Desenvolvimento Urbano

Pelos seus extraordinários recursos naturais, a região compreendida entre os quatro rios - o Rio Perequê e o Rio das Pedras, que descem a serra, Cubatão na Baixada Santista e o reservatório do Rio das Pedras no planalto - deveria ser declarada reserva natural pelo governo do Estado de São Paulo, sem prejuízo da posterior extensão desse benefício à área compreendida entre o rio Pilões, em cujo vale se desenvolvem a Via Anchieta, e o rio Mogi, em cujas proximidades se instala a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. Essa área ficaria

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

reservada aos estudos geológicos, da flora e da fauna, onde seriam organizados museus e herbários e seriam desenvolvidas atividades educativas.

Toda a região viria a constituir importante área para atividades culturais de lazer para a população do planalto e do litoral. Uma publicação do Ministério da Agricultura, em 1952, intitulada *Parques Nacionais do Brasil*, de autoria de Vanderbilt Duarte de Barros, dá-nos a seguinte informação:

"Com uma área de 500 hectares, o governo do Estado de São Paulo possui uma reserva florestal (Crônica Botânica, vol. VII nº 6, Massachussets, USA), desde 1909, no alto da serra, e na qual são protegidas flora e fauna de uma importante secção da Serra do Mar. Esta área poderia ser transformada em Parque Nacional, embora de pequena superfície, pois ofereceria condições para o incentivo do turismo em grande escala por sua proximidade da capital do estado bandeirante".
(in ZANETTINI, 1998).

A referida reserva se encontra a Oeste da estação "Alto da Serra" e sua delimitação rigorosa poderá ser fornecida pela Secretaria da Agricultura, passando a integrar a nova área a ser declarada reserva natural. Além desta reserva, há outras leis protegendo a cobertura vegetal da serra. Os mananciais, igualmente, devem merecer especiais cuidados, quando se tornarem acessíveis ao público.

Por se tratar de uma área de passagem inserida na Serra do Mar, onde a natureza foi preservada e a expansão urbana não atingiu esse trecho destacado, a maior preocupação é com a manutenção da qualidade do meio ambiente da região, preservando sua integridade e evitando que o desenvolvimento urbano atinja de forma nociva à natureza no local. As condições especiais da topografia da região, e o seu relativo isolamento, pelas águas da represa, possibilitaram a conservação de um recobrimento vegetal, que constitui uma reserva cuja significação deve ser ressaltada.

2.4.4 - Acessibilidade

Considerando-se as facilidades de acesso já existentes e as que vão sendo oferecidas em torno dessa área - como a Rodovia dos Imigrantes e o Anel Rodoviário - o número de usuários tende a se ampliar em larga escala e a prazos relativamente curtos. Desse modo, a implantação no local de uma infra-estrutura de apoio para acolhimento e orientação desses visitantes, seria imediatamente absorvida pela população, justificando-se os investimentos

correspondentes. Inversamente, a sua ausência representará o comprometimento e mesmo a destruição acelerada do patrimônio cultural e natural ali existente, cujas conseqüências para as condições ambientais de ambas as regiões metropolitanas limítrofes poderão ser imprevisíveis. Assim, está sendo desenvolvida uma proposta para a área que inclui no Alto da Serra, com aproveitamento das reservas estaduais, a instalação de um parque, que seria o pólo principal de recepção dos programas de lazer de massa e facilitaria a articulação com os locais e atividades previstas.

Nas áreas não cobertas por florestas, que se situam entre o Caminho do Mar, o início da Calçada do Lorena e junto aos lagos, é possível receber e orientar número elevado de pessoas com veículos e disciplinar o fluxo de visitantes, evitando, de um lado, usos predatórios que ameaçam a sobrevivência desse patrimônio e, de outro, o desamparo dos usuários.

2.4.5 - Deslocamento

O projeto de planejamento da área do entorno da Calçada do Lorena deverá adotar um tipo de calçamento que não conflite com as condições naturais do meio, mas que tenha resistência suficiente para permanecer em bom estado com quaisquer condições de tempo ou intensidade de uso. Sobre ela poderiam correr alguns carros para passageiros, puxados por trator (*trenzinho*) cobertos com lona, para proteção em horas de chuva.

Quaisquer outros veículos devem ficar fora do parque, no pátio de estacionamento, mesmo porque a distância relativamente pequena entre os dois pontos dispensaria o próprio *trenzinho*, não fora o seu sentido de divertimento e a conveniência de se facilitar o acesso à Calçada, mesmo a pessoas que não queiram ou não possam andar.

O regresso pode ser estabelecido de várias formas. O trecho não sendo longo, seria possível a alguns regressar, desde logo, pela própria Calçada. Maior comodidade pode ser conseguida, organizando um serviço de transporte com peruas pelo Caminho do Mar, que devolvam os excursionistas ao Parque em alguns minutos.

2.4.6 - Infra-estrutura e equipamentos (ainda em fase de projetos)

Estacionamento

Na entrada desse parque está prevista uma área ampla para estacionamento, com cobertura vegetal, para cerca de 300 veículos e possibilidade de ampliação, se necessário. Essa medida é indispensável, para evitar acidentes e conflitos ao longo do Caminho do Mar, e, por outro lado, assegurar que o acesso aos locais protegidos se faça a pé ou em veículos oferecidos pela administração do projeto.

Orientação

Em locais devidamente selecionados, deverão ser instalados postos de orientação para os visitantes com alguns guias, serviço de guarda e material de orientação.

Abrigos

Alojados entre as árvores a serem plantadas para os visitantes, devem ser previstos abrigos numerosos, tipo quiosque, que ofereçam condições de permanência agradável, o preparo e a realização de lanches, em mesas e bancos confortáveis.

Áreas de camping e serviços

A presença de uma reserva natural de grande porte justifica a instalação de uma área para *camping*. Seu apoio principal seria o mesmo destinado aos visitantes de permanência mais reduzida: instalações sanitárias, churrasqueiras, fogões, coleta de lixo, posto para venda de bebidas, sorvetes, sanduíches etc.

Locais para esporte e brinquedos

Como complementos indispensáveis do programa do Parque, devem ser previstos locais para a prática de alguns jogos (do tipo bocha, malhas, pelota, vôlei) e brinquedos para as crianças.

Produção de árvores

Não deve ser afastada a possibilidade de aproveitamento de alguns setores do parque para a produção de árvores ornamentais para a área urbana. Havendo uma oferta muito inferior à

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

demanda, em todo o Estado de São Paulo, especialmente na Região Metropolitana, a tendência é de alta contínua de preços, sendo de grande interesse financeiro a produção de espécies.

Orientada por especialistas, essa atividade permitiria, com o tempo, a recomposição a cobertura vegetal da área, severamente atingida pela atividade externa de carvoeiros e lenhadores.

Quiosques de venda de plantas

Como complemento normal da medida proposta no item anterior, deve ser estudada a construção de alguns pequenos quiosques para venda de plantas a baixo preço, junto ao estacionamento. É essa uma forma eficiente de evitar que o público destrua trechos de mata, à procura de mudas, cujo aproveitamento é sempre precário.

Centro de Apoio Turístico

Junto à entrada do Parque do Lorena e ao lado da área de estacionamento, deverá ser construído um edifício de maior porte, com funções de apoio aos usuários. Para o fluxo de visitantes que pode vir a se inserir em um projeto desse porte, é indispensável estabelecer um centro de serviços que absorva o uso mais intenso, oriente e distribua os visitantes aos vários pontos de interesse. O Centro deve incluir:

- a) Restaurante;
- b) Lanchonete;
- c) Posto de atendimento e orientação turística;
- d) Lojas de *souvenirs* e utilidades;
- e) Instalações sanitárias;
- f) Pequeno museu dedicado à história das ligações planalto-litoral.

2.5 - Análise comparativa entre os modelos estudados

O estudo mais atento aos modelos aqui apresentados permitiu observar claramente que, em todos os casos, há uma grande preocupação com a qualidade do meio ambiente nas áreas envolvidas com os percursos dos caminhos. Essas áreas se preocuparam em desenvolver um planejamento de forma a minimizar os impactos da atividade turística, assim como o

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

controle, na maioria das vezes eficaz, do crescimento urbano, tanto nas áreas de reservas ambientais quanto nas áreas rurais e litorâneas.

No quadro abaixo, foi feita uma análise mais simplificada dos aspectos em comum a cada modelo, sendo a parte grifada em vermelho referente aos aspectos que ainda estão em planejamento e não foram executados.

QUADRO SINÓPTICO DOS CAMINHOS ESTUDADOS				
ITENS ANALISADOS	SANTIAGO DE COMPOSTELA	CAMINHOS DO CAFÉ	CAMINHOS DO AÇUCAR	CAMINHOS DO MAR
QUALIDADE AMBIENTAL	Boa	Média	Boa	Boa
DESENVOLVIMENTO URBANO	Planejado	Em planejamento	Em planejamento	Não houve
ACESSIBILIDADE	Boa	Boa	Média	Boa-com restrições
DESLOCAMENTO	Trilhas e estradas urbanas e rurais bem sinalizadas. A pé / cavalo / bicicleta	Trilhas e estradas com sinalização urbana. Trilhas pouco sinalizadas. A pé / cavalo / bicicleta / automóvel	Trilhas, estradas e marítimo ainda com pouca sinalização, apenas a urbana existente. A pé / bicicleta / carro / cavalo / embarcações	Trilhas e estradas preservadas com previsão de sinalização. A pé / projeto para trenzinho
INFRA-ESTRUTURA E SERVIÇOS				
BAR	X	X	X	X
RESTAURANTE	X	X	X	X
PRAÇAS E PARQUES	X	X	X	X
BRINQUEDOS	X	X	X	X
JARDINS	X	X	X	X
PASSEIOS	X	X	X	X
MUSEU	X	X	X	X
CENTRO APOIO AO TURISTA	X	X	X	X
TEATRO	X	X	X	
CENTRO CULTURAL	X	X	X	
CINEMA	X	X	X	
MONUMENTO	X	X	X	X
ESPORTES	X	X	X	X
EDIFÍCIO COMERCIAL	X	X	X	
UNIVERSIDADE	X	X	X	
HOTÉL	X	X	X	
RESIDENCIAS	X	X	X	

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

CENTRO DE ENTRETENIMENTO	X	X	X	
RELIGIOSO	X	X	X	
ALBERGUES	X			
EQUIPAMENTOS				
ESTACIONAMENTO	X	X	X	X
PONTOS DE INFORMAÇÃO	X	X	X	X
ASSISTENCIA MÉDICA	X	X	X	
PAINÉIS DE SINALIZAÇÃO	X	X		X
INSTALAÇÕES SANITÁRIAS	X	X	X	X
POSTO TELEFONICO	X	X	X	X
MOBILIÁRIO URBANO	X	X	X	
TRANSPORTE PÚBLICO	X	X	X	X

Tabela 04: Quadro sinóptico referente aos modelos de caminhos estudados.

Fonte: A autora. Janeiro, 2006.

No exemplo internacional do Caminho de Santiago de Compostela podemos ver que o planejamento realmente foi eficaz, pois houve um grande cuidado tanto na parte de meio ambiente, com programas para revitalização de áreas verdes no contorno dos centros urbanos e a implantação da Agenda 21 na cidade de Santiago de Compostela, quanto com o planejamento no sentido de minimizar o impacto gerado pela expansão urbana, onde existe uma integração harmoniosa entre o centro histórico (centro da peregrinação), o núcleo urbano e os espaços naturais.

Esse exemplo serve de base, pois recebe grande demanda de visitantes, seja nos centros das cidades por onde o caminho passa, seja para fazer a peregrinação através de caminhos que possuem origens diferentes, mas o destino é a cidade de Santiago de Compostela, e por causa dessa demanda, os agentes envolvidos (públicos ou privados) têm a preocupação em manter a qualidade ambiental, utilizando – se de diversos meios para tal. Não apenas existe a preocupação com o meio ambiente, mas também em oferecer ao turista visitante toda uma infra-estrutura necessária para garantir seu conforto e sua segurança.

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

Quanto ao turismo nos caminhos do Café no Vale do Paraíba Fluminense há uma grande preocupação em controlar uma possível expansão urbana sobre a área rural ainda preservada e componente principal das visitas turísticas, seja para conhecer a história das construções rurais, seja para conferir os atrativos naturais que a região possui.

Em contraposição ao Vale do Paraíba Fluminense, temos a região Norte Fluminense aonde o circuito dos Caminhos do Açúcar vêm sendo implementado atualmente, tendo estes em comum o fato de serem circuitos de turismo predominantemente rural sendo o primeiro de fazendas cafeeiras e o segundo, respectivamente, de engenhos de açúcar. Ambos se diferenciam pelo fato de o crescimento urbano não ter afetado a região do Vale do Paraíba como afetou a região Norte Fluminense.

Os Caminhos do Café e Açúcar possuem uma sinalização de característica mais urbana, pois a maior parte do deslocamento é feita através de automóveis e não a pé como em Compostela. O Caminho do Café possui melhor sinalização que o do Açúcar, pois está em fase mais avançada de seu planejamento turístico, desenvolvendo melhorias nos atrativos a serem visitados. Os Caminhos do Mar apresenta atualmente visita guiada ainda em fase de planejamento preliminar, o que está sendo providenciado com urgência a fim de evitar o maior impacto da atividade turística no local.

A instalação da usina termoelétrica em Macaé e da Petrobrás foram fatores que tornaram essa região bastante poluída no estado do Rio de Janeiro, o que descaracteriza o meio ambiente natural e necessita de uma grande demanda para revitalização e planejamento urbano e ambiental. Sem deixar de mencionar o controle permanente que as cidades devem ter para não impactar cada vez mais o meio ambiente natural.

Os Caminhos do Mar trata-se de um modelo bastante especial, pois está localizado em uma área de mata atlântica preservada, praticamente intocada, e por isso mantém sua ótima qualidade ambiental. Sua proximidade com grandes centros urbanos atentou para a possibilidade do turismo na região crescer de forma desordenada, e por isso está sendo desenvolvido um projeto que prevê o uso adequado de equipamentos e infra-estrutura de atendimento ao turista.

Em agosto de 1975, a Prefeitura do Município de São Bernardo do Campo e a Protur - Turismo de São Bernardo do Campo S.A., publicaram o livrete ilustrado *Projeto Lorena - Os*

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

Caminhos do Mar: Revitalização, Valorização e Uso dos Bens Culturais, reunindo informações e imagens sobre essas estradas, num projeto preparado pelo doutor Benedito Lima de Toledo, então professor de História da Arquitetura da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Esse modelo pode servir de base para a realização de um planejamento na Estrada Real no trecho localizado no município de Paraty no estado do Rio de Janeiro, por ter este, características muito semelhantes com os Caminhos do Mar.

Todos, com exceção dos Caminhos do Mar, possuem boa infra-estrutura no que diz respeito à hospedagem, alimentação e áreas para recreação, sendo Santiago de Compostela melhor servido em termos de hospedagem, possuindo albergues próprios para atender aos peregrinos, além dos hotéis nos centros urbanos. Nos Caminhos do Café, a diferença é que a hospedagem é principalmente feita nas próprias fazendas visitadas, que possuem toda infra-estrutura necessária para garantir o conforto do turista. Nos Caminhos do Açúcar, o item hospedagem ainda é muito precário, limitando-se aos centros urbanos de Campos e Macaé, e atendendo aos trabalhadores da Petrobrás e da Usina Termo-Elétrica de Campos. Nos Caminhos do Mar, o projeto não prevê hospedagens em hotéis e pousadas, apenas uma área destinada ao camping.

E quanto a equipamentos, podemos observar: estacionamento, instalações sanitárias, mobiliário urbano, transporte público (acessibilidade) e a forma de deslocamento pelos caminhos. Comparando apenas os modelos inseridos no ambiente rural / urbano estudados, ainda podemos observar outras atividades no programa semelhantes, que são: hospitais ou postos de atendimento, museus, hotéis e pousadas, edifícios residenciais além de supermercados, bancos, igrejas e toda infra-estrutura de núcleos urbanos. Finalmente, deve-se notar que o turismo recreativo, cultural e de aventura, tem se mostrado importante no desenvolvimento econômico e social na revitalização das áreas centrais e principalmente áreas verdes em diferentes locais e países que adotam os circuitos históricos como atrativo.

No Brasil, os modelos apresentados possuem características bem distintas entre eles, dentre as quais podemos apontar os diferentes tipos de turistas que visitam esses caminhos. Por exemplo, em Santiago de Compostela, o turismo é de característica religiosa, onde o visitante está mais interessado em um retiro espiritual do que em conhecer os atrativos principais, não sendo estes o principal propósito da visita. Estes turistas se hospedam em albergues de pouco valor financeiro, se alimentam nos próprios albergues ou

Capítulo II – Modelos Estudados de Caminhos Históricos voltados para a atividade turística e a preservação ambiental

com os alimentos que levam consigo. Já nos Caminhos do Café, o turista está mais interessado nos atrativos principais (naturais ou construídos) e gastam uma quantidade muito maior de dinheiro para tal, ou seja, possuem um poder aquisitivo bom para terem o conforto e a qualidade melhor na visitação, onde são cobradas taxas para a visita aos atrativos acontecendo em menor escala, também, nos Caminhos do Açúcar e, ainda em fase de planejamento, nos Caminhos do Mar.

CAPÍTULO III - CONTEXTUALIZAÇÃO

3.1 – Dados Históricos

Muitos foram os caminhos de desbravamento e circulação utilizados no Brasil da Colônia ao Império. Estradas e picadas, percorridas a pé, em lombo de burro ou em diligências, levavam produtos ao interior e traziam as riquezas que tomavam o rumo de Portugal. Fundamentais na história e na construção da identidade da futura nação, esses caminhos despertam hoje interesse e curiosidade. São associados à imagem dos tropeiros e bandeirantes que, ao vencerem a natureza e os primeiros ocupantes, forjavam o Brasil contemporâneo.

Com a descoberta do ouro nas Minas, em fins do século XVII, o comércio entre a Colônia e Portugal intensifica-se e as rotas de circulação adquirem maior importância. Além do caminho que desembocava em Paraty, já aberto e utilizado, são necessários itinerários mais curtos, mandados abrir pela Coroa Portuguesa, assim que a notícia do ouro se espalha. Fazia-se necessário agilizar as viagens e garantir que os produtos chegassem com integridade ao seu destino. Não bastava que os caminhos atendessem apenas aos propósitos de circulação, ou seja, precisavam ser seguros e bem equipados. No começo do século XVIII “caminhos novos” são abertos, nos quais são construídos Registros para fiscalização do ouro e recolhimento dos impostos. (SEBRAE-RJ, 2004, p.05).

Embora não tenham existido áreas de mineração aurífera no estado do Rio de Janeiro, diversas foram as conseqüências e reflexos no seu território do período mais dinâmico da extração aurífera, ou seja, o século XVIII. O Rio de Janeiro terá nos seus limites importante fração do percurso do ouro e será o local de embarque do mesmo para Portugal e de desembarque de escravos e produtos para o interior. Os caminhos oficiais por que passava o ouro, entendidos como aqueles que tinham guardas e/ou Casas de Registro e eram reconhecidos pela Coroa Portuguesa, eram três, listados segundo sua ordem cronológica (fig.15):

- 1. Caminho Velho do Ouro** - de Paraty até Minas, passando por São Paulo;
- 2. Caminho Novo do Ouro** ou **Caminho de Garcia Rodrigues Paes** - do Porto do Pilar, hoje Duque de Caxias, até Minas Gerais;
- 3. Variante do Caminho Novo** ou **Variante do Proença** - do Porto Estrela, atualmente Magé, até encontrar o Caminho Novo na região do rio Paraíba do Sul.
- 4. Caminho dos Diamantes** – de Ouro Preto até Diamantina.

Com a notícia da descoberta do ouro, por volta de 1695, se dá início a uma exploração que duraria até meados do século XIX, com período de maior intensidade ao longo do século XVIII. No séc.XIX, o Brasil assiste a grandes mudanças políticas, sociais e econômicas vinculadas à transferência da Corte Portuguesa para a Colônia e ao cultivo do café. O ouro continuou sendo comercializado até o esgotamento das minas por volta da metade do novecentos sendo importante economicamente para o Império Português. Por esta razão, o período que classicamente se associou ao ouro, o séc. XVIII, foi estendido até o séc. XIX, não correndo, assim, o risco de deixar de fora bens imóveis importantes. Alguns deles não são vinculados diretamente ao ouro, mas por pertinência ora histórica, ora geográfica, foram incluídos. O recorte espacial do inventário foi determinado pelos mais importantes e significativos caminhos do ouro que passavam pelo Rio de Janeiro indo em direção às Minas Gerais - o Caminho Velho, o Caminho Novo e Variante do Caminho Novo – e por suas zonas de abrangência. São basicamente duas regiões distintas no estado do Rio de Janeiro: a primeira, ao sul do estado na divisa com São Paulo, e as duas últimas no coração fluminense, junto à capital, iniciando-se dentro de sua região metropolitana, indo terminar na divisa com o estado de Minas Gerais. (SEBRAE-RJ, 2004, p.06).



Figura 15: Esquema geral dos “Caminhos do Ouro”

Fonte: <<http://www.estrada-real.org.br/caminhantes>> - Acessado em março de 2006.

3.1.1 - O Caminho Velho do Ouro, a trilha dos índios Goianases

O Caminho Velho do Ouro foi o primeiro caminho a ser utilizado para o escoamento do ouro descoberto nas Minas em fins do séc. XVII e seguiu sendo percorrido por tropeiros e viajantes mesmo depois da escassez do metal no séc. XIX. A Vila de N.S. dos Remédios de Paraty tornou-se importante centro econômico e comercial por onde se iniciava o trecho terrestre do Caminho, tendo suas características urbanas transformadas, ganhando os principais bens imóveis que lhe dão hoje feição. Expandiu-se, até meados do séc. XIX, em função do tráfico de escravos que utilizavam o caminho para chegarem às fazendas de café, e do escoamento da produção cafeeira. (SEBRAE-RJ, 2004, p.13).

A história do que hoje chamamos por Caminho Velho do Ouro inicia-se muito antes da chegada dos portugueses no Brasil. Era utilizado pelos índios goianás ou goiamimins que habitavam a região para se comunicarem com a "aldeia de cima", no Vale do Paraíba. A estrada viria a ser efetivamente utilizada pelos portugueses a partir de 1660, quando Salvador de Sá, governador geral das Minas, na busca de ouro e pedras preciosas, manda ampliar a estreita trilha. Na virada do século XVII para o XVIII, a notícia da descoberta do ouro nas Minas fez com o que único caminho já aberto e conhecido ganhasse importância central no contexto colonial, servindo como acesso principal das tropas que viajavam pelo país. (RIBAS, 2003, p.22)

Mas a primazia durou pouco e, em 1698, Garcia Rodrigues Paes, filho de Fernão Dias, recebe a incumbência de abrir um caminho mais direto e protegido para as Minas, que evitasse o incômodo Caminho Marítimo. Isto porque o Caminho Velho de Paraty incluía um trecho via mar até o Rio de Janeiro, considerado perigoso, pois era vulnerável a ataques piratas (RIBAS, 2003,p.29 ; SANTOS, 2001).

Aberto o Caminho Novo de Rodrigues Paes, por volta de 1700, e com o fluxo de ouro tomando proporções fora do controle fiscal da Coroa Portuguesa, esta proíbe o uso da estrada de Paraty. Em 1715, é solicitada pelos vereadores da Vila a reabertura do Caminho, no que são atendidos. A estrada nova, via Duque de Caxias, era considerada muito erma, sem qualquer infraestrutura, e a de Paraty, já utilizada há mais tempo, oferecia maiores "comodidades" às tropas. Com a abertura da Variante do Caminho Novo ou Caminho do Proença, que encurtava o Caminho de Rodrigues Paes em três dias, partindo do Porto Estrela, a estrada de Paraty

ganhou forte concorrente. Mas seu movimento não cessou. O Caminho prosseguiu sendo percorrido, sobretudo após as leis para o fim da escravidão, servindo como via clandestina para o tráfico dos escravos que desembarcavam em Paraty - Mirim. Em 1751, Paraty era o segundo porto em importância do país, não apenas pela circulação de ouro, mas também de produtos como sal, aguardente e um sem número de outros produtos agrícolas, fundamentais nas trocas comerciais do período. (SEBRAE-RJ, 2004, p.13)

Abastecia as Vilas do Vale do Paraíba, as tropas que tinham na Vila um ponto de parada obrigatório e a própria Capital da província. A região era grande produtora de aguardente, sendo, por isso, a cultura básica do município a cana de açúcar. (STRAUSS & SENE, 1997 *apud* SEBRAE-RJ, 2004, p.13).

Com a instalação das estradas de ferro no Vale do Paraíba e com o tráfico de escravos escasseando na segunda metade do XIX, inicia-se a decadência do Caminho Velho do Ouro, consolidada em 1925 com a abertura da estrada de rodagem Paraty - Cunha. A estrada é progressivamente deixada ao abandono até tornar-se, na virada do século XX para o XXI, alvo de interesse de estudiosos, empresários e guias turísticos.

O Caminho Velho iniciava-se no Rio de Janeiro, de onde vinham por barco os viajantes e tropeiros. Aportando em Paraty, os tropeiros passavam pelo povoado e seguiam a pé ou em lombo de burro pela Serra do Facão até Minas, via território paulista, sendo esse trecho muito íngreme e permitia muitos descaminhos¹. Tendo o movimento da Serra do Facão aumentado sensivelmente após o fenômeno econômico do ouro, e a burla dos impostos se tornando uma prática, algumas medidas urbanas foram tomadas a fim de controlar a Vila, dando-lhe maior segurança. A Vila dos Remédios de N.S. de Paraty (fig.16) , investida do título em 1667, era uma formação recente à época da descoberta do ouro. Até por volta de 1630, chamava-se São Roque e ocupava uma porção da elevação onde está o Forte do Defensor Perpétuo, conhecido como Morro da Vila Velha. Nesta data a sesmeira Maria Jácome de Melo doa um trecho de terra junto ao mar, que, pouco a pouco, com a importância do porto, vai suplantando o povoado de São Roque (RIBAS, 2003, p.28; IPHAN, 2003).

¹ São considerados descaminhos todo e qualquer caminho não-oficial e sem a fiscalização do ouro e demais produtos que vinham de Minas Gerais. Acontecia um descaminho quando eram sonegados os impostos de uma mercadoria legal e de livre circulação, como o ouro. No caso da mercadoria ilegal, e de circulação proibida, como os diamantes, era considerado contrabando.

Capítulo III – Contextualização

O novo núcleo urbano consolida-se entre os rios Perequê-Açu e Patitiba, ganha uma Igreja Matriz em pau-a-pique e uma casa de Câmara para regulamentar as atividades da vila de pouco mais de 50 casas. As mudanças urbanas que ocorrem ao longo do século XVIII foram de dois tipos: de um lado, ordenadas pela Coroa Portuguesa e, por outro, decorrentes do processo de enriquecimento e crescimento, possibilitados pela circulação do ouro. Do primeiro, podemos destacar as medidas que se ordenam, a partir de 1702, para defesa do núcleo urbano e controle fiscal dos produtos que passavam pelo porto, como a construção de dois fortes, um no cais do porto (Patitiba) e outro no Morro de São Roque (local da antiga povoação), o balizamento da vila e a construção do portão da cidade. Das ordenações da Coroa fundamental também é a instalação de uma Casa de Registro e execução de reparos no Caminho da Serra do Facão. (SEBRAE-RJ, 2004, p.14).

Registro importante do processo de crescimento no séc. XVIII, dado pelas riquezas auríferas são os símbolos do poder religioso. A Igreja Matriz, considerada pequena, ganhou nova sede em pedra e cal, logo considerada insuficiente. A construção de outras duas Igrejas é iniciada, a de Santa Rita e a de N.S. do Rosário, marcando o contínuo edificado da cidade. Uma terceira Igreja seria construída em 1800, chamada N.S. das Dores, e em 1787 tem início à construção da atual sede da Igreja Matriz de N.S. dos Remédios, somente concluída um século depois. (SEBRAE-RJ, 2004, p.14).



Figura 16: Imagem da Igreja de Santa Rita e do casario do Centro Histórico de Paraty

Fonte: SEBRAE-RJ. (2004).

No século XIX, com a escassez do ouro, a cidade continuou sendo um posto comercial de produtos agrícolas (cana de açúcar e café) e de escravos. Em 1844, a Vila é elevada à categoria de cidade, com o nome de Paraty. A Santa Casa de Misericórdia e o Chafariz do Pedreira demonstram que a cidade, já ocupada em seu centro principal, precisava lançar mão

de novas áreas. As edificações de saúde, até o século XX, por questões sanitárias, eram implantadas longe dos aglomerados urbanos, neste caso, além do rio Perequê-Açu. (SEBRAE-RJ, 2004, p.15).

Em Paraty, as embarcações aportavam-se no cais, construído também com a função de defesa, parte do Forte da Patitiba. Como o volume e valor das mercadorias eram muito altos, o porto precisava ser seguro e garantir que os produtos que chegassem por terra embarcassem com segurança. As tropas, neste caso caravanas de burros, bem organizadas e normalmente agrupadas em lotes de 7 a 11 animais, raramente menos que 3 lotes, seguiam, fazendo paradas nos ranchos até o Porto de Paraty, totalizando 16 fazendas do caminho. A passagem pela Vila de Paraty era ponto importante da viagem, significava local de trocas não só as econômicas, mas tão importante quanto, as sociais. A porção de urbanidade colonial era dada pela convivência nos espaços religiosos das Igrejas, nos armazéns, casas comerciais e nas residências. (SEBRAE-RJ, 2004, p.15 *apud* RIBAS, 2003, p.100).

3.1.2 - O Caminho Novo do Ouro

A abertura do Caminho Novo do Ouro é de fundamental importância na história do Rio de Janeiro. Com a descoberta de ouro na região das Minas, e com volume da circulação aumentando significativamente, o Caminho de Paraty foi considerado ineficiente, em segurança e em circulação. A via aberta como uma rota alternativa consagrou o Rio de Janeiro como porto mais importante da Colônia, centralizador do escoamento do ouro para Portugal. Ainda que posteriormente preterido por sua Variante, inaugurou uma nova era de ocupação na região. (SEBRAE-RJ, 2004, p.40).

Em 1681, Garcia Rodrigues Paes, filho de Fernão Dias, propõe ao Governo Provincial a construção de um via mais direta entre o interior e o litoral. Dono de terras na região de Paraíba do Sul (às margens do rio Paraíba e em Borda do Campo) verifica a possibilidade de desbravamento de uma rota que transpusesse a Serra e chegasse às imediações da Baía de Guanabara, próximo ao porto de embarque dos produtos que seguiam para o Reino. Em 1698, a Coroa atende às recomendações do Governo Provincial e contrata Garcia Paes para a obra, cujos gastos correriam por sua conta, sendo, posteriormente, recompensado por benesses como sesmarias e cargos. Partindo de Borda do Campo, atual Antônio Carlos-MG, Garcia Paes,

juntamente com alguns brancos e 40 escravos, inicia as obras. Um ano e meio mais tarde, tendo perdido escravos e não obtendo sucesso em abrir a picada, pede ajuda financeira aos negociantes, sesmeiros e comerciantes interessados na estrada. A ajuda foi recusada, e o bandeirante recorreu ao Governo da Capitania, que lhe concedeu, além de escravos, o monopólio do uso do Caminho por dois anos (SANTOS, 2001).

Aberto o Caminho Novo de Rodrigues Paes, por volta de 1700, logo se iniciaram as reclamações. O Caminho, para quem partia em direção a Minas, saía da Freguesia de Nossa Senhora do Pilar, próximo à Igreja de mesmo nome, seguia pelo Sítio de Manuel Couto, na Serra do Couto, passava pela roça do Alferes, atravessava os rios Paraíba do Sul e Paraibuna, chegando a Juiz de Fora, depois Ouro Preto e Diamantina. O Caminho era muito deserto, com poucos pousos e ranchos. (OLIVEIRA, 1985 *apud* SEBRAE-RJ, 2004, p.40).

Em virtude das dificuldades, o Caminho de Paraty, proibido pela Coroa devido aos descaminhos e contrabandos, foi reativado. Com quase vinte anos de uso, em 1722, Bernardo Soares de Proença, inicia a abertura da Variante do Caminho Novo, alternativo à rota existente justamente em seu trecho complicado. A Variante, passando pela Serra da Estrela, encontrava-se com o Caminho Novo no ponto chamado Encruzilhada, pouco antes de Paraíba do Sul. Importante ressaltar que mesmo com as reclamações, o caminho de Paes foi bastante utilizado até a consagração da Variante do Proença, como caminho oficial. Garcia Paes prosseguiu executando melhoramentos no trajeto, tornando-o mais acessível, e deixou, ao morrer, grande fortuna em terras e dinheiro. (SANTOS, 2001).

Com a abertura do Caminho Novo de Rodrigues Paes, entre 1699-1704, a freguesia de Pilar pode prosperar e ganhar maior importância no cenário das trocas coloniais. O Porto de Pilar exerceu importante função nos primeiros anos do escoamento do ouro vindo das Minas Gerais. Em 1789, o povoado contava com 3.895 habitantes e uma Casa de Registro, chamada Guarda do Pilar. (SEBRAE-RJ, 2004, p.41)

Após a abertura da Variante do Caminho Novo, o Porto de Pilar deixa de ter preponderância no escoamento do ouro, mas continua fundamental na rota dos demais produtos coloniais. Não foi possível averiguar precisamente, mas há indícios de que após a abertura da Variante do Proença, em 1725, a Guarda do Pilar deixou de funcionar e o trecho novo era vistoriado por

guardas ambulantes, também chamados por “patrolheiros”. Em 1612, já existia no local uma capela, construída nas terras doadas por Domingos Nunes Sardinha chamada Capela N.S. das Neves. Tendo esta capela desabado, outra foi erguida às margens do rio Pilar, chamada Igreja N.S. do Pilar. Um novo templo em pedra e cal teve início em 1697 e as obras finalizadas em 1767. A falta de manutenção e os constantes furtos causaram, ao longo dos anos, a depredação e a mutilação quase completa das obras de arte que revestiam seu interior. Outros bens imóveis, na região, de valor destacado são a Casa e Capela da Fazenda São Bento.

Segundo Paulo Santos (1981), nenhum outro tipo de edificação exprimiu tão bem a vida íntima e o caráter regional da arquitetura dos primeiros moradores do que é hoje o Rio de Janeiro quanto as “casas de chácara” ou “casas de campo”. Estas, ao que parece, derivam das “casas de engenho” que se espalharam pelo recôncavo da Guanabara durante o período colonial.

A Freguesia de Iguaçu (fig.17), em tempos de atividade, englobava 1.305,47km², e sua sede, onde hoje está a extinta Vila de Iguaçu, era constituída por uns poucos arruamentos e caminhos que abarcavam algumas centenas de edifícios religiosos, comerciais e residenciais. Sua artéria principal era a Rua do Comércio que começava no Largo do Lavapés e seguia até o Porto de Iguaçu. (IHGNI/FENIG, 1980 *apud* SEBRAE-RJ, 2004, p.42).

Ao longo do rio Iguaçu, em direção à Serra, encontravam-se os portos do Pinto, do Viana e o do Soares e Melo. Atrás da Igreja de N.S. da Piedade em frente ao cemitério de N.S. do Rosário (conhecido por Cemitério Fachada principal da Casa e Capela São Bento dos Ricos), a Rua da Igreja se bifurcava: uma ia para Maxambomba e outra era o Caminho das Palmeiras, ainda identificável. Hoje, pouco há o que descrever da Vila, e é preciso boa dose de abstração espacial para compreender a configuração urbana anterior. O caminho que ligava o porto de Iguaçu e a Igreja está delineado, mas pouco visível. O porto situa-se num sítio de particulares, delimitado, inclusive, por cercas de arame farpado. A ausência do rio que configurava o porto dificulta a localização e compreensão do seu esquema de funcionamento, mas atesta, por outro lado, as grandes obras que se fazia nos tempos coloniais para viabilizar o escoamento das riquezas do Brasil. (SEBRAE-RJ, 2004, p.43).



Figura 17 Vista geral da localidade da Vila de Iguçu e da Estrada do Comércio

Fonte: SEBRAE-RJ. (2004).

O porto de Iguçu era o mais importantes dos portos da Vila, servido por um canal de 1km de extensão até o rio Iguçu. O porto propriamente dito é um grande retângulo, feito em pedras, de vinte e dois metros de comprimento por onze de largura, com paredes auto-portantes de oitenta centímetros de largura. Está circundado por áreas alagadas de três lados, e de terra firme em outro. Esta que é a entrada do porto é acessada por bela escadaria em cantaria, através de um trecho calçado em pedras que se liga à Estrada do Comércio. A outra extremidade da Vila onde se localiza a Igreja, também apresenta poucos vestígios dos tempos de funcionamento. Dois cemitérios nos morros laterais à Igreja testemunham a configuração urbana, juntamente com a Estrada dos Palmares. O cemitério dos ricos, oficialmente denominado de Cemitério de N.S. do Rosário, tem um pórtico de entrada com colunas de pedra e diversas lápides, uma delas de expressividade arquitetônica. O cemitério dos pobres apresenta como vestígio grande escadaria em tijolos assentados ao comprido, formando belo acesso, cuja monumentalidade é incrementada pelo grande abandono que reina no entorno. (IHGNI/FENIG, 1980 *apud* SEBRAE-RJ, 2004, p.43).

3.1.3 - Variantes do Caminho Novo do Ouro

A “Variante do Caminho Novo” ou “Caminho do Proença” aberto pelo sargento-mor Bernardo Soares de Proença, entre 1722-1725, foi uma opção mais rápida ao Caminho Novo descerrado por Garcia Rodrigues Paes, em 1700. Por encurtar este caminho em quatro dias, passando por trechos menos íngremes de serra, tornou-se o “Caminho Novo” na prática. (OLIVÉ, 1999 *apud* SEBRAE-RJ, 2004, p.64).

O caminho de Garcia Paes seguia pela íngreme Serra do Couto, considerada a parte mais difícil do trajeto. Nos anos iniciais de funcionamento, inúmeras foram as reclamações, sendo considerado pior que o caminho de Paraty. Com a circulação de ouro e mercadorias crescendo ano a ano, se fazia necessária uma solução que facilitasse as trocas coloniais e as tornasse mais eficientes. É encomendado pela Coroa Portuguesa um “novo caminho” mais rápido e seguro que, também partindo do Rio de Janeiro, agilizasse a circulação. (RIBAS, 2003, p.29).

Percorrido em lombo de burro e a pé, o Caminho subia a Serra da Estrela mais suavemente e em menor altitude que a Serra do Couto, chegando ao Córrego Seco, indo se encontrar com o Caminho de Garcia Paes, próximo de Paraíba do Sul, no local chamado Encruzilhada. (SILVA, 1934 *apud* SEBRAE-RJ, 2004, p.64).

Este caminho foi utilizado durante todo século XVIII, sendo uma das principais vias de circulação da Colônia. Em 1799, após sucessivos pedidos de melhoria da estrada, o príncipe regente D. João aprova a obra de calçamento da sua parte mais íngreme, no trecho da Serra da Estrela. Em 1802, inicia-se a construção da calçada que tinha 30 palmos de largura (6,60m), segura por meio-fios, com a extensão total de 8.250m. A vinda da Família Imperial acelerou as obras, inauguradas em 1809, percurso correspondente à Variante do Caminho Novo foi utilizado, ao longo dos anos, por novos caminhos e estradas que se valeram, muitas vezes, do seu leito original. Por sucessivas vezes e de diferentes maneiras foi aproveitada, reconstruída e refeita com novas técnicas, ou mesmo, abandonada, até que o tempo cobrisse de terra seu calçamento de pedras. De sua construção, preservaram-se trechos dessa pavimentação e obras, que incluem pontes e muros de arrimo. Do período de utilização do caminho como via de circulação, restam diversos bens imóveis e núcleos urbanos que se formaram em função das riquezas do ouro. (PONDE, 1971 *apud* SEBRAE-RJ, 2004, p.64).

Em 1852, é aberta a Estrada Normal de Estrela para conectar o porto Estrela a Petrópolis, e uma nova era se inicia em Estrela. Os novos meios de transporte dinamizaram a Vila, mas de efeito passageiro. Seu fim estaria na inauguração da estrada de ferro que ligava Guia de Pacobaíba a Raiz da Serra, a Estrada de Ferro Barão de Mauá, deslocando o eixo de desembarque marítimo para Pacobaíba. Esta conexão fazia o transporte de passageiros, mas o transporte de cargas continuava delegado a Estrela. Com a Estrada de Ferro Pedro II, cujo trajeto saía do Rio de Janeiro e levava diretamente a Petrópolis, sem passar por Estrela, o

declínio estava decretado. Em 1892, a Vila foi extinta, levando-se a povoação para Raiz da Serra, na Vila de Inhomirim. (PONDE, 1971 *apud* SEBRAE-RJ, 2004, p.66).



Figura 18: Aspectos da variante do Caminho Novo na Serra Estrela

Fonte: SEBRAE-RJ. (2004).

As fazendas, além das igrejas, constituem um conjunto importante de bens imóveis na história da região. Desde o final do século XVII, o recôncavo da Guanabara abasteceu a cidade do Rio de Janeiro com produtos agrícolas, função esta intensificada com a transferência da Capital em meados do séc. XVIII. Hoje, nenhuma das fazendas existentes mantém as atividades rurais.

O vestígio do calçamento original de pedras datado de 1809 aparecerá a partir da subida da Serra da Estrela (fig.18). Nas imediações do caminho de pedras da Variante do Caminho Novo, uma estrada carroçável foi construída em 1850, denominada Estrada Normal da Estrela. Sua história relaciona-se às viagens sucessivas da Família Imperial ao que hoje chamamos por cidade de Petrópolis, e ao crescimento da economia cafeeira.

Utilizada como instância de veraneio, a então região de Córrego Seco tinha seu acesso limitado à Variante do Caminho Novo. Em 1832, o Governo Imperial solicita ao Major Koeller um orçamento para os reparos indispensáveis à estrada existente. Em 1835, o relatório de Koeller conclui que não seria possível transformar a Variante do Caminho Novo em "normal", e que uma nova via teria que ser aberta. Por estrada normal entendia-se uma via que atendesse uma série de condições técnicas ditas "normais", tais como: ser abobadada, macadamizada, larga, descortinada, ter 36 palmos de largura, com a inclinação de até 4% e esgotos transversais de

50 em 50 braças. O engenheiro Koeller, traça em 1840, assessorado por uma comissão composta dos engenheiros militares Carlos Rivière e Frederico Carneiro de Campos, uma nova estrada seguindo os padrões referidos, inaugurada em 1850. A estrada foi conectada à Estrada de Ferro Barão de Mauá, inaugurada em 1854. Os passageiros viajavam de barco até a Estação de Guia de Pacobaíba, embarcavam em trens até Raiz da Serra e depois seguiam de diligência pela nova estrada. (PONDE, 1971 *apud* SEBRAE-RJ, 2004, p.69).

A inauguração desta estrada foi um dos fatores do progressivo abandono da Variante do Caminho Novo, sobretudo no trecho entre Raiz da Serra (Magé) e Alto da Serra (Petrópolis), tombado pelo INEPAC em 20/11/1984. Sua porção inicial, em torno de 1 km, foi recoberta com cimento na década de 1980 com o objetivo de facilitar o acesso aos sítios da região. O caminho segue calçado, com uma largura em torno de 6,5m. A calçada é composta de um eixo central em pedras (a capistrana), e nas laterais por pedras limite, sendo o restante do calçamento preenchido com pedras maiores. Ao atingir a serra, o caminho vai se tornando mais estreito, recoberto pela mata. Muros de arrimo e ruínas de edificações afloram durante todo o trajeto da subida. A calçada encerra-se, repentinamente, pouco antes do local onde era o leito da antiga Estrada de Ferro. O final da subida da Serra está tomado por loteamentos ilegais e o calçamento desaparece por completo. Chegando ao município de Petrópolis quase não se encontram vestígios da Variante do Caminho Novo. (SEBRAE-RJ, 2004, p.69).

O Caminho do Piabanha, considerado preferido pelos viajantes, por evitar as cotas altas do primeiro, seguindo mais suavemente pelo leito do rio. Este foi mais utilizado e consagrou-se como a Variante do Caminho Novo, concluindo-se que foi uma das muitas adaptações que se faziam aos caminhos abertos. O Caminho do Carangola não deixou de ser utilizado; alguns viajantes se valiam dele como um atalho. Entre os distritos de Itaipava e Secretário, a estrada asfaltada (em boa parte Estrada União e Indústria) segue a rota da Variante do Caminho Novo. Entre Secretário e o núcleo urbano de Inconfidência, distrito de Paraíba do Sul, uma estrada de terra segue as elevações do percurso. Embora não seja calçada com pedras, a paisagem de todo o trecho remete à paisagem original da Variante do Caminho Novo, estando ocupada esparsamente por sítios e fazendas. (SEBRAE-RJ, 2004, p.70).

3.1.4 - O Caminho dos Diamantes (de Ouro Preto a Diamantina)²

A história do aparecimento do diamante na região do Serro Frio sempre esteve envolta em mistério. O primeiro registro de descoberta dessa pedra preciosa data do ano de 1714. Conta-se que as “belas pedrinhas” serviam apenas para marcar pontos em jogos de cartas e que muitos indivíduos as levavam em grandes quantidades nos bolsos e no chapéu, somente como talismãs ou *souvenirs* e brincos usados por escravas.

Até 1730, Serro Frio desenvolveu-se exclusivamente em função do ouro que ali era encontrado em abundância. Depois do surgimento do diamante, a notícia permaneceu em sigilo por vários anos, fazendo com que os mineradores escapassem da severa cobrança de impostos. Somente em 1729 que a novidade, através do governador das Minas Gerais, Dom Lourenço de Almeida, chegou ao conhecimento do rei, que não tardou em reivindicar os seus quintos pela valiosa descoberta.

Assim, no mesmo ano de 1730, foram tomadas as primeiras providências fiscais e administrativas referentes à extração dos diamantes e instituiu-se a taxa de captação.³

Após o reconhecimento oficial da descoberta dos diamantes na Capitania de Minas Gerais, em 1729, a região nordeste de Minas recebeu ainda mais exploradores, como havia ocorrido anteriormente na região aurífera. Em 1734, o Arraial do Tijuco tornou-se centro oficial da Demarcação Diamantina, com a criação da Intendência dos Diamantes. Em pouco tempo, a produção de diamantes era tamanha que o mercado internacional dessa pedra passou a sentir os efeitos da saturação, provocando uma drástica queda no valor da venda.

Assim, a Coroa Portuguesa decidiu restringir o acesso às lavras diamantíferas, e elevou a taxa de captação. Como não foi obtido o efeito desejado, apesar de , em apenas quatro anos, o valor cobrado por minerador ter subido 800%, D.João V, rei de Portugal, proibiu a extração da pedra a partir de 1734. Uma severa legislação foi criada, arbitrária e repressiva, que acabou por isolar a área do restante da Capitania. Desta forma, a Metrópole mandou demarcar a área – o

² Informações retiradas do GUIA EMPRESA DAS ARTES DE TURISMO NO BRASIL.

³ Tributo cobrado sobre cada escravo empregado nas lavras.

Distrito Diamantino – e proibiu a entrada de forasteiros sem a autorização expressa do Intendente.

Na década de 1740, foi instituído o sistema de contratos para que a exploração das lavras, o que vigorou até 1771. Nesses 31 anos, foi extraída, segundo dados oficiais, a quantia de 1.666.569 quilates, a maior produtividade do distrito Diamantino ao longo de sua existência.

3.1.5 - O Caminho Velho do Ouro na atualidade (trecho Paraty - Cunha da Estrada Real)

Saindo do núcleo urbano e caminhando em direção à Serra do Facão a ocupação urbana em fins do século XIX tornava-se mais e mais esparsa, encerrando-se junto ao Portão da Cidade, construído como medida de segurança. O Portão era fechado às 18:00hs e reaberto às 6:00hs. No lado de fora da Vila havia uma área livre onde acampavam as tropas e os viajantes que não chegavam a tempo de subir a Serra do Facão. Junto ao portão, um poço artesiano garantia água aos animais e homens. O portão era fundamental na demarcação dos limites da cidade e exemplifica o grau de preocupação que se tinha com a sua proteção e defesa das riquezas da terra. O portão, desprovido de sua função original, hoje se situa junto ao muro de um Camping. A partir de 1851, o Chafariz do Pedreira serviu como balizador da ocupação mais significativa do conjunto urbano, e é um dos últimos marcos do seu período de crescimento. (SEBRAE-RJ, 2004, p.18).

Após o Portão da Cidade, o percurso do Caminho Velho do Ouro segue até cruzar a BR-101 (Rio-Santos) e toma a direção do bairro do Penha, acessível pela Estrada Paraty - Cunha. Neste trecho, o Caminho Velho do Ouro encontra-se encoberto pela vegetação, não se conhecendo por certo seu itinerário. Não há vestígios de calçamento e as edificações que porventura existam estão incorporadas a propriedades particulares. A pavimentação em pedras de época é aparente em local próximo ao Bairro do Penha, junto à Igreja do Penha, onde há o “Portal do Caminho do Ouro em Paraty” e o Centro de Informações Turísticas do Caminho do Ouro, localizado na antiga Escola Monsenhor Pizarro.

3.1.5.1 - A Casa do Registro

As Casas de Registro ou Provedoria tinham no Brasil Colônia um papel central nas trocas econômicas, pois era através delas que se recolhiam os quintos, ou seja, imposto de 20% que incidia sobre todo ouro extraído das minas. Com a descoberta do ouro, logo se fez necessária uma fiscalização mais contundente da extração das riquezas da terra. Através de uma Carta Régia, de 9 de maio de 1703, a Coroa Portuguesa manda instalar Casas de Registro em Paraty e em Santos, portos importantes do período. Neste momento ainda não estava inaugurado o Caminho de Garcia Rodrigues Paes, no entanto, já havia um Registro em Taubaté que se encarregava de cunhar e fundir o ouro. Este, contudo, jamais conseguiu subir a precária trilha da Serra do Facão, não funcionando a contento. Havia uma Guarda do Registro (a qual mudou por diversas vezes de posição ao longo de sua existência), instituição militar cuja função era fiscalizar o movimento da Provedoria, esta uma instituição civil cedida através de hasta pública a particulares (RIBAS, 2003, p.75).

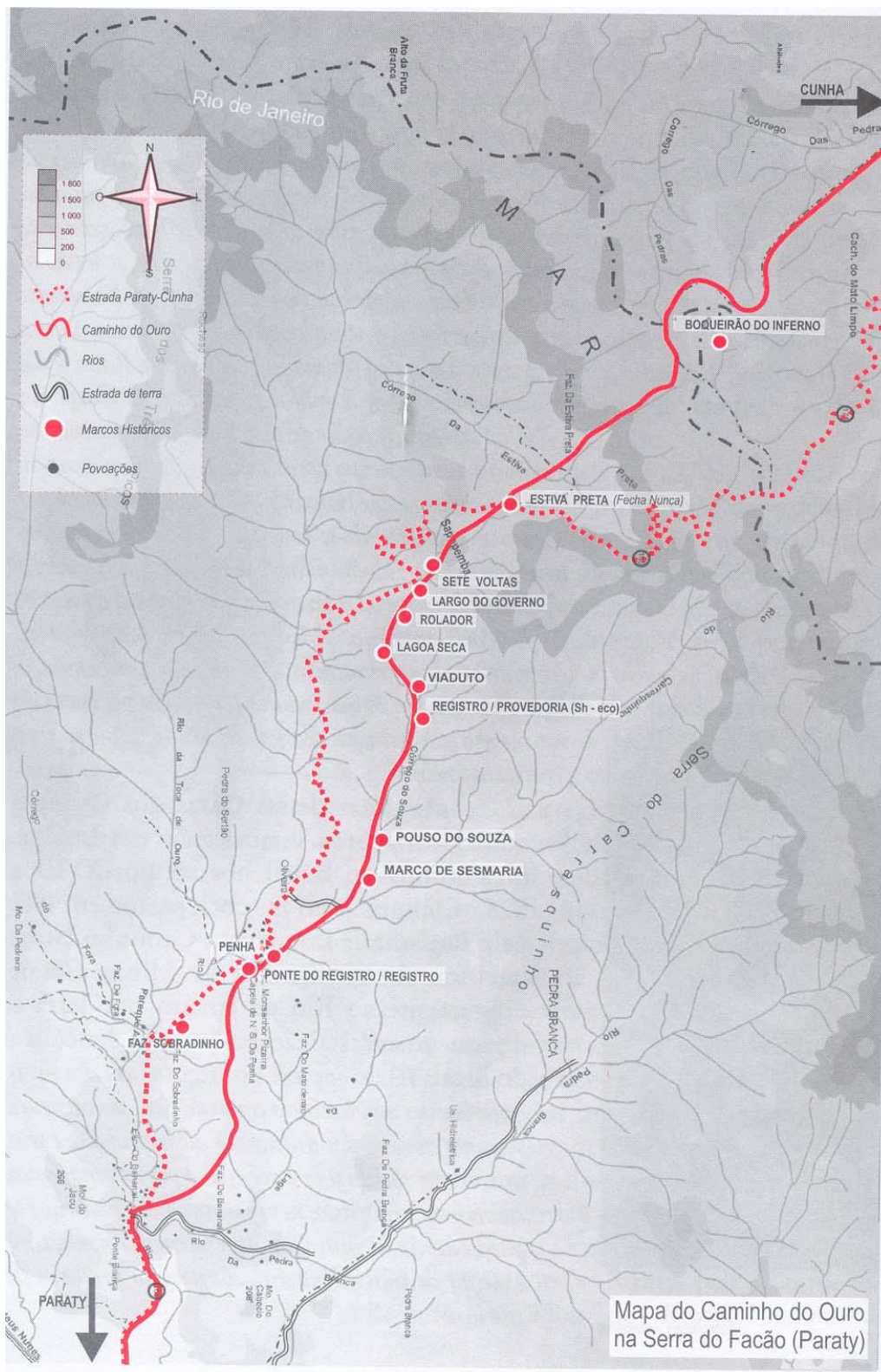


Figura 19: Mapa da Estrada Real Paraty - Cunha / sem escala.

Fonte: RIBAS, 2003.



Figura 20: Mapa da Estrada Real com localização das vilas existentes até Ouro Preto.

Fonte: Mapa de Bernardo Joffily (RIBAS, 2002).

Em 1807, após inspeções a mando do vice-rei da Província, determina-se a construção de uma nova casa para a Provedoria, ordenando ainda, que escrivão e provedor deveriam residir no Registro na Serra do Facão e não na cidade. Segundo Marcos Ribas (2003, p.86), ao invés de se construir nova casa, a abandonada provedoria foi reformada e habitada pelos novos usuários. Esta provedoria funcionou até 1843/44 quando foi finalmente transferida, após muitas solicitações, vale reforçar, para um local de mais fácil acesso, próximo da Vila, num trecho junto à estrada conhecido por Bananal, e a casa da Serra foi desmontada.

A implantação da Casa da Provedoria tem razões funcionalmente determinadas. Como se destinava à fiscalização das tropas e ao recolhimento dos quintos do ouro havia que se situar estrategicamente junto ao leito da estrada do Caminho Velho do Ouro. Os vestígios da construção encontram-se na margem do caminho, no ponto em que esta faz um grande largo, provavelmente para o movimento das tropas enquanto aguardavam a fiscalização. Algumas hipóteses foram formuladas acerca de sua arquitetura, nenhuma conclusiva. Sabe-se que a casa, assentada sobre alicerces de pedra como era comum à época, tinha paredes externas de taipa, internas de pau-a-pique e portas, janelas, frechais e estrutura do telhado feito em madeira canela preta ou fedorenta, comuns à região. Dos seus três cômodos, um seria do provedor, outro do escrivão e um terceiro que servia de escritório para verificação da documentação e pagamento dos quintos. Um pequeno corredor interno ligava a residência ao exterior. As áreas destinadas às tarefas domésticas e à higiene, o que hoje denominamos cozinha e banheiro, respectivamente situavam-se na parte externa da construção. (RIBAS, 2002).

3.1.5.2 - Análise do entorno do Caminho do Ouro

Esse ítem do presente trabalho visa mostrar, de maneira mais objetiva as transformações sofridas no decorrer de séculos de ocupação do entorno imediato ao Caminho do Ouro, aqui intitulado como Estrada Real Paraty - Cunha. Mostrar como se deu a ocupação da área, neste caso, desde o período colonial até os dias atuais, e quais fatores influenciaram esta ocupação, tendo como focos principais as culturas locais e o meio ambiente.

No período colonial, a apropriação da natureza era feita primeiramente pelos grupos indígenas (goianases) e posteriormente pela população caiçara da região, que eram obrigadas a deixar o litoral por causa da exploração dos recursos naturais pelos colonizadores europeus e da

expansão comercial agrícola, que passou a ser uma estratégia da política colonial em defesa do território. (SERRANO; BRUHNS, 1995, p.61).

Logo os índios foram banidos e marginalizados de seus territórios para dar lugar a uma das alterações mais marcantes na paisagem local: a construção dos engenhos de açúcar e conseqüentemente a ampliação das vias de transporte e surgimento de casarões, vilas e fazendas. A cultura caiçara, porém, sobreviveu a todos os ciclos econômicos sendo fortalecida nos momentos de declínio econômico dos produtos para exportação.

Com o auge da produção de café e açúcar da região, as fazendas se expandiam e as encostas das serras eram ocupadas pelas lavouras e, a partir de então, se tem o surgimento de pequenos núcleos comerciais. Com o declínio da produção, a população que não emigrava se concentrava nas sedes de municípios, e a comunidade caiçara passa a ocupar pequenas planícies ao longo da costa. Os campos passam a se regenerar pela desocupação e desuso.

Com o declínio das lavouras de café na região e com a construção da estrada de ferro, a região entra em um isolamento e marginalização do processo de urbanização e crescimento econômico do estado. Em conseqüência disso, a comunidade local (caiçara) tem um maior fortalecimento de sua cultura, seja pelas festas populares e crenças e nesse momento passa a ter sua subsistência na pesca e no cultivo de produtos como a banana, a mandioca e a batata.

As trilhas e os caminhos eram os elos entre as comunidades, onde haviam as trocas de mercadorias e informações. O Centro Histórico de Paraty era o núcleo urbano de maior importância na região, onde se localizava a igreja, a escola e o comércio da região. As lavouras ficavam na periferia desse centro.

Na década de 1970, com a abertura da Rodovia Rio-Santos (BR-101), a região rompe com o “isolamento” da cultura e tradições locais, e a facilidade de acesso somada às transformações econômicas e socioculturais eram materializadas no espaço social construído e nas atividades produtivas. Temos então o aumento das construções residenciais, comerciais e dos serviços de abastecimento, motivados pelas novas necessidades de consumo. O contato direto com a população dos grandes centros urbanos gerou transformações importantes nos hábitos e costumes locais.

A crescente especulação imobiliária e a grande valorização turística da região geraram a preocupação em preservar o meio ambiente, e em consequência disso, à criação de áreas de proteção ambiental, restringindo a utilização dos recursos naturais pelas comunidades tradicionais, culminando em um conflito entre a preservação ambiental e a preservação da cultura caiçara. Essas pessoas foram obrigadas a adequar seu modo de vida aos costumes urbanos, tornando-se empregados na construção civil, caseiros e em serviços relacionados ao comércio.

O turismo se instalou na região, sem levar em conta a cultura local e transformando a natureza em um recurso a ser explorado de maneira desordenada. O que temos atualmente principalmente na região de Cunha, é o aumento do desmatamento em consequência da ocupação de loteamentos sem um planejamento adequado do uso do solo, somado à falta de uma rede de saneamento urbana adequada, o que gera uma maior demanda do consumo de água e uma deterioração de sua qualidade. Os esgotos são lançados sem tratamento nos cursos de água causando o impacto negativo da poluição da natureza local.

Com a destruição dos recursos naturais, as comunidades locais esgotam seus recursos para a prática do artesanato, pesca e cultivos agrícolas, e assim, em longo prazo o setor turístico da região sofrerá as consequências.

O potencial turístico da região deve ser tido como uma forma de incrementar a economia local, com a conscientização para o uso sustentável de seus recursos atrativos. Os turistas que freqüentam a região defendem, não apenas a preservação do maio ambiente como, a da cultura caiçara, com a manutenção de sua identidade e preservando o passado como folclore, servindo este como um grande atrativo para a região.

3.2 – O Programa Estrada Real

3.2.1 - O Instituto Estrada Real

O potencial do turismo nas cidades por onde passam os Caminhos do Ouro e Diamantes vem mobilizando governo e sociedade, e Minas Gerais conta atualmente com o maior projeto do setor no Brasil: A Estrada Real.

O turismo movimenta mais de 50 setores da economia. Além de toda máquina de transporte de pessoas e mercadorias, o setor beneficia cadeias produtivas importantes, como as de calçados, vestuário, alimentação, bebidas e gráfica, entre outras. Um projeto no nível da Estrada Real colabora decisivamente para fomentar setores vitais da indústria, havendo, portanto benefícios econômicos e sociais, entre os quais se destaca o potencial de geração de 178 mil empregos.

Para que haja um planejamento adequado e o aproveitamento máximo das potencialidades da Estrada Real, foi criado o Instituto Estrada Real, que é uma sociedade sem fins lucrativos, criada pela Fiemg (Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais), com o objetivo de fomentar os negócios e o turismo ao longo de uma rota de mais de 1.400 quilômetros de extensão, que abrange 177 municípios, sendo 162 em Minas Gerais, oito no Rio de Janeiro e sete em São Paulo. Um programa de divulgação da história e cultura do estado mineiro, que tem como parceiros o Governo Estadual, Ministério do Turismo, Telemar, EMBRATUR, Sebrae e Banco do Brasil. A gama econômica a ser explorada pelo projeto é bem ampla, já que a região demarcada oferece um variado potencial turístico, rural, religioso, de ecoturismo, saúde e esportivo. As cidades históricas inseridas no entorno do percurso da Estrada Real, com suas construções coloniais, igrejas e museus; as reservas ecológicas, parques, com belas cachoeiras, montanhas e lagos, que propiciem a prática dos chamados esportes de aventura; as estações de águas minerais e termais; e a apreciada culinária mineira, constituem atrativos importantes para a região.

Algumas prefeituras já estão se despertando e conscientizando para investimentos. Por exemplo, a Prefeitura de Passa Quatro (MG), associada às várias parcerias, reativou o funcionamento de uma Maria Fumaça do séc.XIX sobre um trecho de quatro quilômetros de extensão, que liga a cidade de Manacá, usado pelos bandeirantes no passado como rota de transporte de minério. Desativada há mais de 20 anos, a linha de trem restaurada pretende servir a 800 turistas em cada fim de semana e pode vir a ultrapassar 1,5 milhões de pessoas quando a revitalização alcançar todo trecho entre São Lourenço (MG) e Cruzeiro (SP). Em Carrancas (MG), a prefeitura também já se mobilizou. A partir de um mapeamento realizado no trecho da Estrada Real sob sua jurisdição, a prefeitura de Carrancas criou um modelo com guias de serviços e atrativos do local. Com isso a qualidade de informações para os turistas foi melhorando, e acabou por contribuir para o trabalho de agências de turismo receptivas, dos hotéis e pousadas e da associação de guias locais.

Além de iniciativas de prefeituras, investimentos de empresas particulares também são bem-vindos para o sucesso do projeto. E foi pensando em estimular essa possibilidade, que o Governo estadual, abriu a partir de agosto de 2003, no Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (BDMG), o Fundese - Estrada Real, fundo de linhas de créditos específicas para interessados em investir nos municípios que integram o Circuito da Estrada Real. Juntamente com o Fundese, foi desenvolvido o *Projeto de Produção Associada ao Turismo*, que visa, através da atividade turística, criar novos postos de trabalho, valorizar aspectos culturais e gerar renda para as regiões envolvidas, promovendo o desenvolvimento sustentável.

A idéia nasceu do fato de a atividade turística ser na atualidade uma das atividades que mais gera riqueza e postos de trabalho no país e no mundo. Considerando essas características se faz cada vez mais necessária a profissionalização do setor. Uma ação importante para atingir um nível de qualidade excelente para o segmento é a oferta de atrativos turísticos diferenciados, fortalecendo a capacidade competitiva dos destinos, atraindo assim, cada vez mais turistas e desfrutando dos benefícios que a atividade proporciona.

3.2.2 - Projetos realizados pelo Instituto Estrada Real

3.2.2.1 - Projeto de Produção Associada ao Turismo

O Projeto de Produção Associada ao Turismo foi criado a partir de uma parceria entre o Ministério do Turismo e o Instituto Estrada Real. O projeto está sendo executado pelo Instituto Euvaldo Lodi (Regional MG) e conta com o apoio do SindBebidas, SindJóias, Silemge do Centro CAPE. A princípio estão envolvidos: produtores de queijos especiais, produtores de gemas e jóias, produtores de cachaça artesanal e artesãos. Cada produtor, filiado ao sindicato específico e localizado entre as cidades de Itabira a Carrancas, está participando da primeira etapa do projeto: o inventário de cada setor envolvido. O produtor ainda terá a oportunidade de aumentar seu faturamento e ter sua imagem vinculada à Estrada Real, através de publicações e ações de marketing, ampliando seu mercado consumidor. A atividade turística não se tornará a atividade fim dos produtores envolvidos, e sim uma atividade complementar àquela já em desenvolvimento. O produtor que aderir ao projeto contará com ações de apoio para a estruturação de seu empreendimento a fim de atender aos turistas, sendo elas, (segundo informações retiradas do site do Projeto Estrada Real em 10 de agosto de 2005):

Capítulo III – Contextualização

- Criação de base de informações através do inventário e avaliação das estruturas produtiva e comercial;
- Desenvolvimento de instrumentos para adequação ao turismo como apoio técnico - científico para elaboração, implementação e captação de recursos para projetos, qualificação em gestão empresarial, desenvolvimento e/ou adequação de produtos, melhoria e / ou qualificação de mão-de-obra envolvida.

As etapas do projeto são as seguintes:

- Inventário da oferta do setor;
- Definição dos empreendimentos a serem contemplados pelo projeto;
- Adesão formal ao projeto;
- Execução do plano de ação;
- Capacitação e adequação dos recursos físicos e humanos para a recepção de turistas;
- Capacitação dos recursos humanos para melhoria de produtos e processos, desde que sejam essenciais ao desenvolvimento do turismo;
- Capacitação em design (embalagem, etc.), vendas, entre outros;
- Adequação e / ou estruturação de pontos de degustação e comercialização.

Ainda interligado ao projeto, também está sendo desenvolvido o licenciamento do selo da marca oficial da Estrada Real, que irá constar em todos os seus produtos licenciados. Os produtores poderão, a partir do envolvimento com a atividade turística, incrementar sua renda a partir das seguintes ações:

- Agregação de valor ao produto através do turismo;
- Aumento do número de consumidores potenciais dos produtos envolvidos;
- Associação à imagem e ao marketing da Estrada Real;
- Ampliação da exposição de seus produtos em novos mercados e mídias.

Para aderir ao projeto é necessário:

- Participar do inventário geral como produtor ou comerciante;
- Atender a critérios de potencialidade e interesses mútuos;

- Aportar contrapartida;
- Aderir formalmente ao "Projeto de Desenvolvimento da Produção Associada ao Turismo", através do "Termo de adesão".

No mês de maio de 2005, o governador de Minas Gerais, Aécio Neves, assinou o termo de cooperação mútua entre o Governo do Estado, o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e a Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (Fiemg) para criação de um modelo de desenvolvimento sustentável para as micro e pequenas empresas turísticas localizadas ao longo da Estrada Real. Na primeira fase do projeto, serão investidos US\$ 6,8 milhões, recursos dos três organismos. Durante a solenidade, o governador ressaltou a parceria do Governo do Estado com a iniciativa privada que permitiu mais um passo para a implantação do Programa Estrada Real. A expectativa do programa é de receber, a partir de 2007, cerca de 2,5 milhões de turistas por ano. Essa rota turística deverá movimentar, anualmente, US\$ 1,250 bilhão e gerar cerca de 180 mil empregos em vários setores. (REVISTA ENCONTRO, 2004)

A primeira parte dos recursos, US\$ 3,4 milhões, será repassada, de imediato, pelo BID e Fiemg, em duas parcelas iguais. Outros US\$ 3,4 milhões serão repassados em uma segunda fase, pelo Governo do Estado e Ministério do Turismo. O termo de cooperação assinado, prevê trabalho conjunto entre as entidades para elaboração de um projeto destinado a atender o desenvolvimento sustentável nos municípios que fazem parte da Estrada Real. Também será criado um fundo de co-financiamento para grupos de micro e pequenas empresas, além de incentivadas atividades como desenvolvimento de produto turístico, sua promoção e comercialização. A primeira etapa do projeto, que será implantada entre 2005 e 2008, serão trabalhados pólos que têm como base os municípios de Ouro Preto, São João Del Rei e Santa Bárbara. (informações retiradas do site do Projeto Estrada Real em 05 de maio de 2005).

3.2.2.2 - Projeto SESINHO

Os alunos das escolas do ensino fundamental de 70 municípios – integrantes dos Circuitos do Ouro, dos Diamantes, das Águas, Trilha dos Inconfidentes e Villas e Fazendas, os cinco Circuitos Turísticos prioritários de atuação na Estrada Real, conforme política as Secretaria de Estado de Turismo – estarão participando do *Projeto Sesinho*.

Elaborado pelo Instituto Estrada Real, em parceria com o Serviço Social da Indústria (Sesi), as Superintendências Regionais de Ensino e os Circuitos Turísticos, o projeto tem por finalidade

possibilitar que os professores trabalhem o contexto histórico, geográfico, cidadania e ética com os alunos em sala de aula, sensibilizando-os para o assunto Estrada Real. A ferramenta principal de trabalho é a Revista Sesinho Número 39, que conta uma viagem da Turma do Sesinho pela Estrada Real, cuja distribuição será feita em articulação entre o Instituto Estrada Real e os Circuitos, e em seguida com as Secretarias Municipais de Educação.

3.2.2.3 - Projeto Unidades Móveis SENAI-MG

O projeto consta de três unidades móveis, montadas em carretas devidamente equipadas (fig.21), que levam cursos de qualificação e aperfeiçoamento profissional nas áreas de confecção e vestuário, informática e alimentos aos municípios da Estrada Real em Minas Gerais.



Figura 21: Unidades Móveis do projeto em Minas Gerais

Fonte: < <http://www.estrada-real.org.br/hotsite/UnidadesMoveis/home.asp>>, com acesso em maio de 2006.

Idealizados pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Profissional (SENAI), com apoio do Instituto Estrada Real, do Sistema Federação das Indústrias dos Estados de Minas Gerais (Fiemg) e do Ministério do Turismo, as carretas levarão cerca de 10 cursos a 33 municípios mineiros. O Projeto tem o objetivo de promover ações de qualificação e aperfeiçoamento profissional ao longo da Estrada Real, buscando melhorar o padrão dos serviços e produtos oferecidos aos turistas.

3.2.2.4 - Projeto Arrume a Casa que Vem Visita

Este projeto visa orientar as pousadas, restaurantes, estabelecimentos e os próprios moradores a receberem da melhor forma possível os turistas que chegam a seus municípios. Para tal finalidade, foram desenvolvidos pelo Programa Estrada Real os chamados “10 Mandamentos”, sendo estes:

- 1- Ajude a manter a cidade limpa e bonita;
- 2- Preserve a memória da cidade, zelando pelo patrimônio e pelas tradições;
- 3- Receba o turista com cordialidade e respeite seus usos e costumes;
- 4- Informe-se sobre sua cidade para melhor informar aos turistas;
- 5- Seja hospitaleiro e faça com que o turista se sinta bem-vindo;
- 6- Faça pelo turista o que gostaria que fizessem por você;
- 7- Esteja atento às necessidades do turista;
- 8- Esteja atento à segurança em sua cidade;
- 9- Incentive a prática de preços justos e compatíveis com o mercado;
- 10- O turista é um cliente. Denuncie irregularidades que desestimulem seu retorno.

3.2.3 - Principais ações realizadas

3.2.3.1 - Eventos realizados e festas tradicionais

Nos municípios envolvidos com o Programa Estrada Real, algumas ações para atrair turistas visitantes e promover a cultura dos locais vem sendo desenvolvidas a cada ano. Dentre elas, as mais significativas e com um calendário já fixo, são as festas tradicionais (folclóricas, religiosas, etc.) e os eventos realizados (seminários, festivais, encontros, expedições, etc.).

Durante o período de um ano (de julho de 2005 a julho de 2006), foram coletados dados do site do Programa Estrada Real, que fornecia o calendário dos eventos mais importantes realizados nas cidades envolvidas e neste item serão apresentados mostrando a sua importância para promover a cultura local e incentivar a preservação e manutenção do patrimônio destes municípios. Além de melhorias na infra-estrutura destes municípios valorizando o patrimônio cultural e o meio ambiente e tendo uma preocupação grande com a segurança dos visitantes e preservação local.

-Festival de Inverno de Ouro Preto e Mariana-MG

Dentre alguns eventos realizados, um dos mais importantes é o Festival de Inverno, que acontece todos os anos nas cidades de Ouro Preto e Mariana, em Minas Gerais.

No presente ano de 2006, a Universidade Federal de Ouro Preto e as Prefeituras Municipais de Ouro Preto e Mariana, promovem, no mês de julho, o Festival de Inverno de Ouro Preto - Fórum das Artes 2006. O evento pretende revelar aspectos e problemas relacionados às cidades históricas brasileiras e apontar alternativas de preservação para essas cidades, em especial, Ouro Preto e Mariana, através do estímulo ao turismo sustentável.

O evento possui como objetivo específico, possibilitar o intercâmbio de conhecimentos e propostas entre artistas de todas as partes do mundo, além de:

-Criar alternativas para a conciliação entre o crescimento, a preservação e a conservação das cidades de Ouro Preto e Mariana;

-Dar continuidade ao levantamento da memória artística das cidades de Ouro Preto e Mariana, revitalizando os grupos e escolas artísticas que floresceram nessa região, além de inventariar as obras artísticas que tiveram Ouro Preto e Mariana como tema;

-Divulgar esse levantamento através de apresentações, exposições e oficinas;

-Estimular a criação de novas obras que tenham essas cidades como tema principal.

No ano de 2005, o Festival de Inverno de Ouro Preto e Mariana foi considerado um grande sucesso de crítica e público que freqüentou. Segundo informações do site do Programa Estrada Real, o Festival de Inverno de Ouro Preto e Mariana – Fórum das Artes 2005 superou todas as expectativas. Inicialmente, a previsão era de duplicar o público da edição de 2004, que foi de 43.220 pessoas. Contudo, foi atingido um público de 246.910 pessoas, sendo 3.236 participantes em oficinas, 24.428 visitantes nas exposições e 219.246 pessoas em shows e espetáculos.

Junto com a articulação das instituições, houve o envolvimento da população local, a qual encontrou no Festival uma excelente oportunidade de acesso à arte e à cultura, além de perceber o evento como fator positivo para o desenvolvimento da economia das duas cidades,

como foi atestado através de pesquisa de opinião realizada pelo NEASPOC (Núcleo de Pesquisa de Opinião da Universidade Federal de Ouro Preto). Desse modo, o Festival foi mais que uma mostra de arte e cultura. O evento significou a concretização do conceito central de promoção da preservação do Patrimônio articulada ao desenvolvimento econômico, com ampla participação da população.

Também nesse aspecto se realizou um dos conceitos do Festival. A promoção de qualidade de vida para a população local é quesito fundamental para o desenvolvimento da indústria do turismo. A população, satisfeita com o Festival, gerou uma imagem positiva do evento, resultando em fator importante para o aumento do número de turistas e de seu tempo de permanência.

-Demais Eventos e Festivais realizados

Os números do Fórum dos Festivais Culturais de Minas são mais de 34 eventos realizados partir de junho de 2005, incluindo aqueles exclusivamente musicais, como o Ipatinga Live Jazz, realizado em julho, e o 1º Santa Bárbara Jazz Festival.

Desde que o Fórum foi criado, em 2001, alguns eventos se fundiram como a Mostra Nacional de Dança e a Mostra Nacional de Teatro de Araxá. Outros são independentes, caso do Festival de Cinema de Tiradentes, que atrai, anualmente, 35 mil pessoas, sete vezes a população da cidade - e movimenta cerca de R\$ 2 milhões em compras, hotéis e restaurantes⁴. Outros acabaram reduzindo seus formatos, adequando-se à realidade do mercado e seu público-alvo.

O jornalista Sérgio Stockler, que assessora 14 festivais culturais no Estado e foi um dos criadores do Fórum, informa que muitos dos novos prefeitos que tomaram posse no início do ano vislumbraram nos festivais bons potenciais turísticos, o que sinaliza iniciativas inéditas devem acontecer ao longo do ano. No que se refere aos festivais de inverno propriamente ditos, pelo menos três vão explorar o tema da Estrada Real.⁵ Esse é o caso, por exemplo, do 18º Inverno Cultural, organizado pela Universidade Federal de São João Del-Rei, que aconteceu de 16 a 30 de julho de 2005, tratando de resgatar a memória do jornalista e escritor são-joanense

⁴ Informações contidas no site do Programa Estrada Real; < <http://www.estradareal.org.br>>, com acesso em julho de 2005.

⁵ IDEM

Otto Lara Rezende. O evento inova ao estender sua programação aos municípios que fazem parte da trilha do Campo das Vertentes e da Estrada Real.

-Feira de Artesanato e Turismo de Aventura

O Turismo de Aventura foi representado na *XVI Feira Nacional de Artesanato*, que se realizou entre 22 e 27 de novembro de 2005, no Expominas, em Belo Horizonte. Em oito mil metros quadrados, divididos em 26 estandes, o Instituto Estrada Real instalou uma das grandes atrações do evento: a área de Turismo de Aventura. No local, os visitantes puderam praticar atividades de arvorismo, *rappel*, escalada, tirolesa e *mountain bike*, com acompanhamento de instrutores. O acesso a essa área foi feito através do "túnel dos sentidos", no qual os visitantes puderam sentir aromas de flores, som de cachoeira entre outros atrativos.

Em outros 42 estandes, o Instituto Estrada Real instalou réplicas das principais fachadas de monumentos históricos mineiros. Também foram expostos produtos que integram o universo gastronômico da Estrada Real e exibidas peças que retratam a religiosidade, cultura e história das cidades que integram o roteiro turístico.

No evento do ano de 2005, a comunidade indígena foi homenageada na XVI Feira Nacional do Artesanato. Representantes das tribos Pataxó e Tupinambás (Bahia), Fulmi-o (Pernambuco), Gavião (Paraíba) e Apurinã (Acre) promoveram oficinas públicas de bijuterias, utilidades e pintura, além de apresentar, em cozinha especialmente montada, alimentos típicos da culinária indígenas.

3.2.3.2 - Melhorias na infra-estrutura

-Projeto Displays de Sinalização

Segundo informações contidas no site do Instituto Estrada Real ⁶, os *displays de sinalização* são instalados dentro do perímetro urbano dos municípios que fazem parte do Programa Estrada Real, e são painéis com 2,6 x 1,2 m (0,4 m abaixo do solo). Em uma das faces é afixado um mapa indicando os principais atrativos do município e informações úteis ao turista, na outra é cedido um espaço para um patrocinador do projeto expor sua marca.

⁶ <http://www.estrada-real.org.br> com acesso em 06 de abril de 2006.

Capítulo III – Contextualização

O eixo principal da ER-Caminho Velho, Caminho Novo, Caminho dos Diamantes e Caminho do Sabarábuçu (extensão do Caminho Velho), está recebendo a sinalização indicativa e interpretativa. A sinalização é feita a partir do início e final da Estrada Real (ER a partir de então), entre duas localidades, sempre coincidindo com o início ou final do perímetro urbano das mesmas, não sendo usados no interior dos municípios.

Esses *displays* têm por finalidade fornecer aos turistas todas as informações sobre o município, como mapas das rodovias que cortam o local, das ruas da cidade e da Estrada Real ,além do histórico do município, estatísticas e dados técnicos.Os primeiros displays foram instalados em Itabira, Itambé do Mato Dentro, Conselheiro Lafaiete, Ouro Branco, São João Del Rei, Juiz de Fora e Desterro do Melo⁷. No decorrer do ano, novos municípios receberão os marcos até que toda Estrada Real esteja sinalizada.

Os *totens* (fig.22), marcos tri faciais com mais de 5m de altura, estão sendo instalados na divisa da zona rural com o perímetro urbano. Sua função é sinalizar que o município pertence ao Programa Estrada Real, e desejar as boas vindas ao turista visitante.

Em cada Distrito onde os marcos forem instalados, acontecerá um evento de sensibilização da comunidade, esclarecendo como é feita a sinalização, a função dos marcos, a importância da preservação dos mesmos como um patrimônio local e os projetos em desenvolvimento pelos municípios.



Figura 22: Display e totem de sinalização utilizados no projeto.

Fonte: < <http://www.estradareal.org.br/> >, com acesso em maio de 2006.

⁷ Informações colhidas até o mês de julho de 2006.

-Critérios para demarcação

Segundo informações no site do Instituto Estrada Real⁸, para que a demarcação seja realizada, é preciso seguir alguns critérios pré-estabelecidos, sendo eles:

1. Localizar e pesquisar Caminhos, em uso ou não, que correspondam a um dos trajetos originais utilizados pela Corte Portuguesa, tropeiros, bandeirantes e outros viajantes nos séculos XVII, XVIII e XIX, que unam Diamantina a Ouro Preto até Paraty e à cidade do Rio de Janeiro sem, contudo, nomear neste primeiro momento as segmentações encontradas. Trabalho este que será realizado posteriormente;
2. Confirmar se estes Caminhos estão sem pavimentação asfáltica, pois a ER está sendo trabalhada prioritariamente para a prática da caminhada, cicloturismo e cavalgada, caso contrário, buscar alternativas de Caminhos mais recentes e com comprovação histórica, literária ou oral;
3. Comprovar as condições de segurança oferecidas por estes Caminhos. Se o Caminho pesquisado oferecer potenciais riscos ao turista, por suas características físicas ou sociais, deverá ser substituído por uma alternativa que anule ou minimize tais riscos;
4. Confirmar, em caso de alguns destes Caminhos atravessarem alguma área de proteção ambiental, ou de vulnerabilidade, se existem relatórios de impacto e normas de uso para essas áreas. Caso não haja, deve-se buscar alternativa a este Caminho;
5. Se esse Caminho atravessar alguma área, particular ou de uso público, que venha a oferecer algum risco de transformação iminente e comprovado (mineração, plantações, loteamentos, asfaltamento, etc.) deverá ser buscada uma alternativa de Caminho mais estável;
6. Caso haja algum impedimento legal para a utilização pública com fins turísticos de alguns desses Caminhos (negativa de passagem em propriedade particular ou área de uso exclusivo das Forças Armadas, por exemplo), deverá ser encontrada uma alternativa;
7. Os Caminhos não utilizados no processo de demarcação física da ER, mas que suas características físicas assim o permitam, serão incentivados na sua utilização pela comunidade local, como atrativos a serem explorados e oferecidos, como valor agregado aos turistas que se interessarem;

⁸ <http://www.estradaREAL.org.br> com acesso em 06 de abril de 2006.

8. Se em alguma região, o Caminho localizado oferecer pouca infra-estrutura de apoio ao turista e tiver quilometragem muito elevada entre os destinos, havendo alguma alternativa que atravesse maior número de localidades, ela poderá ser usada após consenso, mesmo que possua características históricas mais recentes.
9. Todos os Caminhos encontrados e que não forem ser utilizados no processo de demarcação física por algum dos motivos citados, serão devidamente referenciados nos relatórios de demarcação.

-Sinalização Rodoviária

Em uma parceria entre o Instituto Estrada Real, o Governo do Estado de Minas Gerais e o Ministério do Turismo, foi firmado um convênio para realização da sinalização das rodovias que ligam os municípios da Estrada Real. Seguindo normatização do DNIT e EMBRATUR em acordo com a ABNT, foram criados diversos tipos de sinalização adequada para correta orientação do visitante (fig.23).



Figura 23: Placas de sinalização rodoviária.

Fonte: < <http://www.estradareal.org.br/> >, com acesso em maio de 2006.

A sinalização rodoviária na ER tem previsão de término em dezembro de 2006. As placas (marcos) são afixadas em rodovias de acesso aos municípios da área de influência da ER, sendo assim, os dizeres “Estrada Real” informam ao visitante que aquele atrativo ou município está na área de influência da ER e não necessariamente no eixo principal.



Figura 24: Mapa da Estrada Real com trechos já sinalizados demarcados em vermelho.

Fonte: < <http://www.estrada-real.org.br/> >, com acesso em maio de 2006.

3.2.3.3 - Ações para o Município de Paraty

Aqui serão expostas todas as ações realizadas em Paraty para fins de incremento do turismo no local. São ações como a realização das festas religiosas e pagãs, e demais eventos fora do calendário fixo anual, além de melhorias na infra-estrutura do município de Cunha, no roteiro da Estrada Real (tab.05). O fato de Paraty ter ficado isolado geográfica e economicamente do resto do país no período de 1870 a 1950 fez com que se preservassem alguns antigos costumes, em especial as comemorações das grandes datas do catolicismo. Durante as festas religiosas, a cidade fica enfeitada com bandeirinhas, as janelas das casas são decoradas com vasos de flores e toalhas coloridas e, as igrejas são ornamentadas com imagens que normalmente ficam guardadas. Independente do sentido religioso, estar em Paraty durante as festas religiosas é presenciar alguns dos mais ricos eventos culturais do país. As festas religiosas mais interessantes do ponto de vista turístico são:

QUADRO DOS EVENTOS REALIZADOS NO MUNICÍPIO DE PARATY			
FESTAS RELIGIOSAS		FESTAS PAGÃS	
-Festa do Divino	50 dias após o carnaval e duram 10 dias.	- Carnaval	Calendário móvel
-Semana Santa	40 dias após o carnaval.	- Festa da Pinga	Mês de agosto - 3 dias.
- São Pedro	29 de junho.	- Festa Literária Internacional de Paraty - FLIP	Mês de outubro - 4 dias.
- Procissão Marítima de São Pedro	1º de julho.	- Reveillon	31/12 – 1/01
- Santa Rita	10 últimos dias de julho.		
-São Benedito e N.S ^a . do Rosário	3º domingo do mês de novembro.		
- N.S ^a . dos Remédios	8 de setembro.		
- Procissão de Corpus Christi	Maio ou junho – 1 dia.		

Tabela 05: Quadro dos eventos realizados no município de Paraty.

Fonte: A autora. Dezembro, 2006.

O enorme contingente de visitantes durante as festividades está mobilizando, não apenas órgãos do governo, mas também a população a investir em segurança e principalmente na preservação de seu acervo histórico-cultural, com melhorias na infra-estrutura, a fim de evitar os impactos negativos sobre os mesmos.

Como exemplo, temos o isolamento do Centro Histórico a fim de limitar a área destinada aos automóveis e aos pedestres. Não se pode trafegar de automóvel pelas ruas do Centro Histórico.

Além das festas e demais eventos realizados, circuitos turísticos estão sendo implementados a fim de potencializar o turismo na região. É nesse contexto que está inserido o Circuito do Caminho do Ouro de Paraty, aqui intitulado Estrada Real Paraty - Cunha. No próximo item estudarei mais profundamente o trecho destacado para esta pesquisa e suas potencialidades turísticas.

3.3 - Circuitos Turísticos de Paraty - Cunha

3.3.1 – Circuito das Águas

O Circuito das Águas engloba as principais cachoeiras da região de Paraty - Cunha, sendo algumas delas já mencionadas anteriormente por fazerem parte da trilha do Caminho do Ouro. Além de exuberante beleza, essas cachoeiras são atrativos turísticos muito procurados pelos visitantes, principalmente no período do verão, o que nos faz ter uma preocupação maior de como vem sendo feito o processo de visitação desses atrativos a fim de minimizar o impacto que esse turismo pode vir a causar no meio ambiente.

3.3.1.1 - Cachoeira do Bananal

Localiza-se na Estrada Paraty - Cunha (RJ-165), com entrada à direita da Rodovia Rio-Santos (sentido Santos), da qual dista cerca de 6 km. É formada por um desnível de 15 metros no sinuoso curso do Rio Perequê-Açú que deságua em Paraty. Possui vazão de 0,43m³ de água por segundo, despejadas no interior da Fazenda do Bananal, que lhe empresta o nome. Faz

parte do roteiro programado por várias empresas que se dedicam ao turismo ecológico, instaladas em Paraty.

3.3.1.2 - Cachoeira da Pedra Branca

Também localizada na Estrada Paraty - Cunha com acesso à direita da Rodovia Rio-Santos, da qual dista 10 km a partir do Trevo de Paraty. Considerada uma belíssima cachoeira, com várias quedas d'água e muitos poços e piscinas naturais. Entrada à direita da Estrada da Pedra Branca, logo após a localidade da Ponte Branca, a 500m da sede da Fazenda e Engenho da Murycana. Fica ao lado das ruínas da primeira usina de força que servia à Fábrica de Farinha de Banana do Príncipe Dom João de Orleans e Bragança.

3.3.1.3 - Cachoeira do Tobogã ou do Penha

Também conhecida como Cachoeira da Penha. Situa-se no final da linha Paraty - Penha da Colitur (linha de ônibus que faz o transporte coletivo local). O acesso acontece através de trilha de 200m, situada próximo à Igreja de N.S. da Penha, à margem da Estrada Paraty - Cunha, a 1 Km de Paraty. As águas descem sobre enorme formação rochosa, desaguando em uma agradável piscina natural, cercada por grandes pedras e tendo como moldura intensa cobertura vegetal.

3.3.1.4 - Cachoeira do Iriri

Fica próxima à Praia de Iririguaçu, na altura do km158 da Rodovia Rio-Santos, a apenas 6km do distrito de Tarituba e a 26km de Paraty, com entrada à esquerda da rodovia. A queda envolve um conjunto de 3 saltos e 2 piscinas naturais, de águas límpidas e transparentes, cujas nascentes encontram-se no alto da Serra do Iriri, uma das denominações locais da Serra do Mar. O atrativo é provocado por pequeno desnível no curso do Rio Iririguaçu de águas verdes que refletem a floresta circundante com uma beleza exuberante.

3.3.1.5 - Cachoeira do Taquari

Acesso por estrada de terra batida que sai da altura do km 160 da Rodovia Rio-Santos, em plena zona rural do município, antes do abrigo de ônibus intitulado "Sertão do Taquari", a 20km do Trevo de Paraty. Subir pela trilha na encosta, à esquerda da estrada vicinal que sai da rodovia em direção ao Sertão, local em que o Rio Taquari desce profundo numa garganta de pedras negras, formando o atrativo. A cachoeira forma piscinas naturais de 15m por 4m, represada por imensos paredões de pedras escuras que se refletem nas águas. Convite irresistível ao banho e ao mergulho, principalmente no verão. Formada por um desnível topográfico no percurso acidentado do rio Graúna, que possui na região vários trechos encachoeirados, cujas nascentes encontram-se no alto da Serra do Mar, localmente conhecida como Serra da Graúna, descendo suas encostas em curso sinuoso para despejar suas águas límpidas e cristalinas na Baía de Paraty.

3.3.1.6 - Cachoeira da Trindade

Acesso pelo km 202 da Rodovia Rio Santos, onde fica o trevo de entrada que conduz à Vila de Trindade. Nas proximidades do centro da Vila, siga em direção à Ponta Leste, passando pela Praia de Fora ou dos Ranchos. Entre pela trilha da cachoeira, situada às margens do rio que desce a encosta para desaguar na Praia dos Codós, situada entre a Praia do Meio e a Praia do Caixadaço, à direita da Ponta Leste e da Ilha do Tesouro, também conhecida como Ilha da Trindade. Depois de caminhada de 2 horas, considerada de grau leve, atinge-se trecho encachoeirado do rio, com várias quedas de água em cascatas, com formação de poços e piscinas naturais. O local possui uma grande pedra com passagem subterrânea para as águas que saem do outro lado do rio, constituindo autêntico sumidouro natural.

3.3.1.7 - Cachoeira do Coriscão

Fica na Vila do Coriscão, com entrada à direita da Rodovia Rio-Santos, sentido Paraty Ubatuba, a 500m do trevo de Paraty. Seguir pela estrada de terra batida por 9 km, tomando rumo à direita na Ponte do Corisquinho. Considerada uma belíssima cachoeira com pequeno escorrega natural e grande lago de águas cristalinas, também conhecida como Cachoeira da Laje ou Cachoeira da Laje Preta. Logo acima se encontra o Poço das Andorinhas.

3.3.1.8 - Cachoeira da Usina ou Toca da Ingrácia

Fica à margem da Estrada Paraty - Cunha, logo após a Ponte Branca, onde se encontra a maioria das cachoeiras de Paraty, a pouco mais de 6 km da cidade. Fica em frente a uma formação rochosa existente à margem da estrada. É formada por pequeno desnível do Rio Perequê Açú, com formação de poços e piscinas naturais. Tem como entorno grandes blocos de pedra, emoldurada ao fundo pelo verde da Mata Atlântica que reveste com seu manto a encosta da serra.

3.3.2 - Circuito da Cachaça

A pinga é um dos produtos mais típicos de Paraty. No século XVIII a cidade chegou a ter mais de 200 engenhos e casas de moenda. Ainda hoje cinco engenhos de famílias tradicionais de Paraty continuam fabricando a mesma pinga de duzentos anos atrás. A bebida feita na cidade ainda preserva todas as características artesanais.

3.3.2.1 - Fazenda Muricana

Localizada ao pé da Serra da Bocaina, em Paraty, a Fazenda Muricana é um acervo totalmente colonial, oferecendo aos visitantes as seguintes opções de lazer: museu em casarão do séc. XVIII, com peças de antiguidade rústica e de produção, engenho de aguardente, restaurante com capacidade para 300 pessoas, servindo comidas típicas da fazenda, mini - zoológico com animais da região e de outras, rancho com coisas da fazenda (queijos, mel, compotas, etc.), queda d'água com piscina natural, além de cavalos de aluguel para passeios.

3.3.2.2 - Fazenda Boavista

A Fazenda da Boa Vista foi um tradicional engenho de Paraty. Recentemente foi restaurado e abriga hoje o Projeto da Escola do Mar de Amyr Klink. Esta fazenda, no século XVII, pertenceu aos avós do escritor alemão Thomas Mann onde Júlia Mann, sua mãe nascida em Paraty, viveu na fazenda até os oito anos de idade.

3.3.2.3 - Fazenda Itatinga

A Fazenda da Itatinga possui um antigo casarão colonial e engenho bem simples, que hoje se encontra quase em ruínas. Uma cachoeira corre ao lado por uma grande pedra. Seu acesso é possível no Km 193 da Rio-Santos, após cerca de 1 Km é preciso saltar e seguir à pé.

3.3.2.4 - Fazenda Bom Retiro

A Fazenda Bom Retiro fica localizada a 3 Km da cidade, nas proximidades da Rodovia Rio - Santos (BR101). Possui Casa Grande bem conservada e os seus antigos donos ainda vivem lá. Há alguns anos ainda produzia aguardente, beneficiamento de produtos derivados da mandioca. Foi tombada em 1957 pelo Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

3.3.3 – Circuito Gastronômico na Estrada Paraty - Cunha

Além de grandes atrativos naturais oferecidos aos visitantes, a Estrada Paraty - Cunha guarda também, a tradição da culinária típica caiçara, tendo no Circuito bons restaurantes que servem comida caseira e típica.

Considerado uma boa opção para o almoço, o restaurante **Villa Verde** está localizado no km 7 da Estrada Paraty - Cunha, e a entrada da casa é feita por uma ponte que passa sobre um rio. Do outro lado da ponte fica o restaurante que parece um sítio, possuindo uma grande área verde e uma praia fluvial, o destaque do cardápio são as massas preparadas pelo *chef* e dono do restaurante, um suíço de origem italiana chamado Dario Rossera. A banana com chocolate é a sobremesa de maior sucesso, garante o *chef* e os turistas.

Outra boa opção é o **Restaurante Alquimia dos Sabores** localizado no interior da Pousada Caminho do Ouro (km 4). De 13:30h às 17:00h são servidos pratos executivos a R\$10,00 por pessoa. A partir das 18:00h, o menu oferece cozinha internacional *a la carte* até às 23:00h. O prato francês de filé *mignon* com chocolate e manga flambada é uma ótima opção, segundo os visitantes.

No **Casarão do Cunha**, (km 5), as batatas suíças (*rosties* recheadas) são o atrativo principal do lugar, tendo diversas combinações de recheios variados. Os *chefs* são uma atração no local ao preparar as batatas, lançando-as ao alto e aparando-as com a frigideira no balcão em um dos lados do restaurante.

Para provar uma comida típica caiçara, a opção é o restaurante **Sancho Pança**, (km 3), que possui também cozinha contemporânea. O prato mais famoso da casa é a costeleta de boi.

3.3.4 - Circuito da Estrada Real Paraty - Cunha

Longe da “agitação” do Centro Histórico, localizamos na Serra da Bocaina a estrada para o Município de Cunha onde, ao longo da principal rota de escoamento do ouro de Minas Gerais no período colonial, encontram-se diversos atrativos naturais com recursos significativos para o turismo, tais como cachoeiras, grutas e mirantes com vistas deslumbrantes da região (fig.25). O roteiro turístico por esse outro lado de Paraty, é ideal para pessoas que gostam de ter contato direto com a natureza, além de incentivar o conhecimento desse patrimônio histórico e cultural pouco divulgado. A presença de famílias com crianças é bastante comum já que as caminhadas pela Mata Atlântica não são muito exaustivas. A maioria dos atrativos é de fácil acesso e as trilhas bem sinalizadas, muitas vezes dispensando a contratação de guias (fig.26).



Figura 25: Mapa da região de Paraty destacando os atrativos da área.

Fonte: < <http://www.cidadeshistoricas.art.br/paraty/index.htm#> > - acessado em maio de 2006

O passeio começa deixando o Centro Histórico de Paraty, até o primeiro atrativo natural de destaque; a Cachoeira da Pedra Branca, considerada pelos visitantes a melhor da região. É preciso escalar algumas pedras até chegar aos melhores poços de banho, sendo recomendado o uso de calçado adequado para caminhada, a fim de evitar tombos ou escorregões. A subida não é muito íngreme e o caminho se encontra bem limpo e sinalizado. O acesso à Cachoeira da Pedra Branca é feito pela entrada da Fazenda Murycana (km 4,5 da estrada Paraty-Cunha). (fig.27)



Figuras 26: Calçamento preservado no Sítio Histórico-Ecológico do Caminho do Ouro

Fonte: <<http://www.caminhodouro.com.br/trekking.htm>> - acessado em 15/02/2005

Além de funcionar como ponto de apoio para os turistas, a fazenda é como um parque-temático na região, com muita área verde, restaurante com comida caseira e a famosa cachaça artesanal de Paraty. A antiga Casa Grande funciona como um museu com utensílios domésticos usados na fazenda, testemunhando o modo de fazer desse período histórico, conjugando patrimônio material e imaterial em um só ambiente. Para conhecer a área verde abundante no local, o visitante pode usufruir de passeios a cavalo (fig.26), ou ainda praticar esportes como o arvorismo e o *rappel*.



Figura 27: Vistas da Fazenda Murycana

Fonte: <<http://www.murycana.com.br/>> - acessado em 16/11/2005

Seguindo a Estrada Paraty - Cunha, encontra-se na entrada da Igreja da Penha uma trilha que leva a outro atrativo natural de grande destaque; a cachoeira do Tobogã (fig.28), também

Capítulo III – Contextualização

conhecida como Cachoeira da Penha e também é nesse ponto que está localizado o Centro de Informações Turísticas do Caminho do Ouro e o acesso ao Sítio Histórico do Caminho do Ouro. Uma pedra lisa serve de escorrega e leva os visitantes a uma grande piscina natural. O turista também pode conferir atrativos como as oficinas e ateliês de artesanato local, destacando o Ateliê e Bar Caminho do Ouro. A vista desse trecho da viagem é considerada deslumbrante, e pode-se ter uma vista privilegiada e pouco conhecida da cidade de Paraty.



Figura 28: Cachoeira do Tobogã e Trilha do Caminho do Ouro

Fonte: < <http://www.caminhodoouro.com.br/trekking.htm> > - acessado em 15/02/2005

Até hoje o principal trecho da Estrada Paraty - Cunha é aquele equivalente ao antigo Caminho do Ouro (fig.29). Possui uma subida considerada cansativa e o visitante pode caminhar sobre as mesmas pedras de calçamento da trilha indígena Goianá. O trecho recuperado da trilha encontra-se parte dentro do Sítio Histórico - Ecológico do Caminho do Ouro (Sh-eco) e parte no sítio do projeto "Paraty na trilha da história. Projeto de Revitalização do Caminho do Ouro em Paraty. Possui um total de 4,5 km de extensão, com trechos íngremes e escorregadios (fig.29).

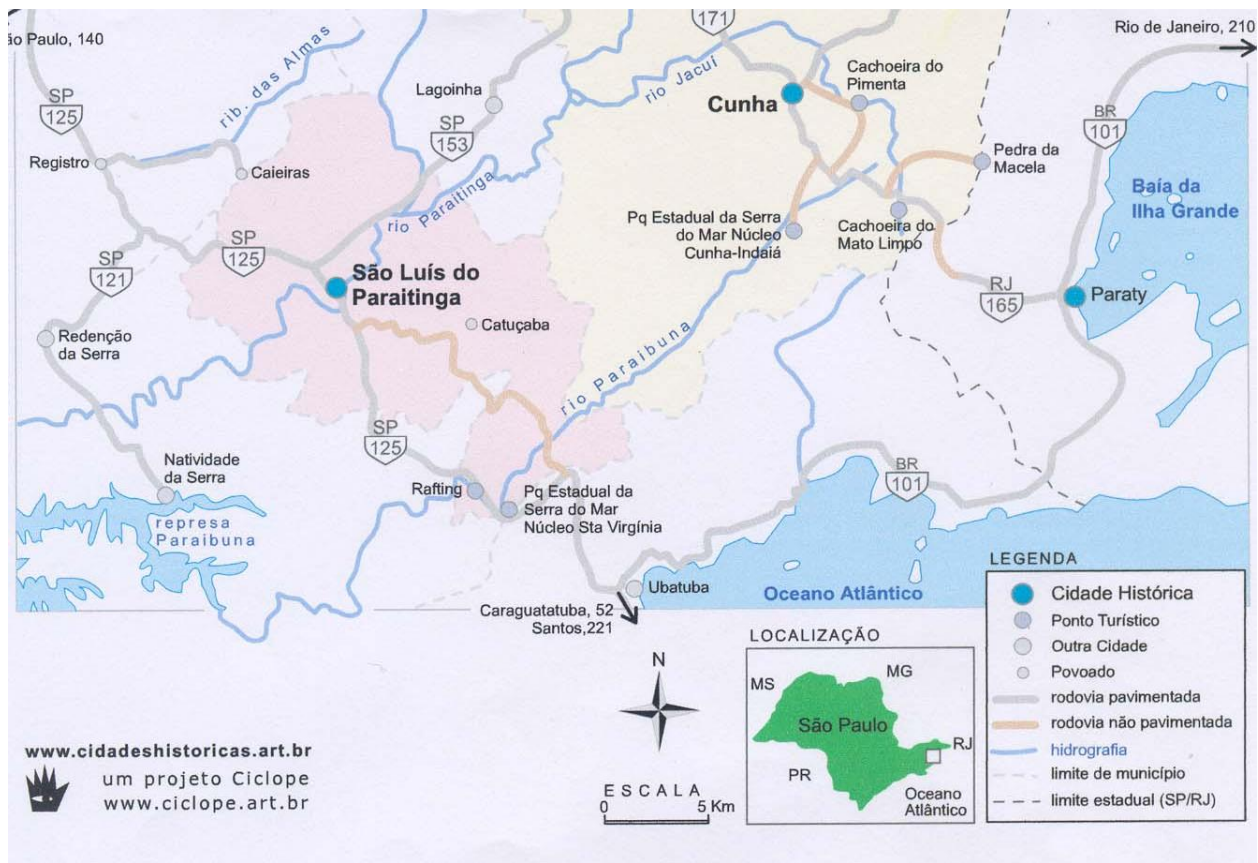


Figura 29: Mapa da região de Cunha destacando os atrativos da área.

Fonte: < <http://www.cidadeshistoricas.art.br/paraty/index.htm#> > - acessado em maio de 2006

Uma pequena fonte no local serve como bebedouro aos visitantes e os mirantes ao longo do caminho (fig.30) são excelentes locais para descansar e admirar a vista da região. O atrativo mais esperado pelos visitantes é o sítio arqueológico, onde o calçamento original encontra-se em excelente estado de conservação e um pouco mais no interior do sítio, encontram-se as ruínas da antiga Casa do Registro (descrita anteriormente), onde se coletava o imposto sobre o ouro vindo de Minas Gerais; o *quinto* e neste local, o guia relata histórias sobre o local e a época dos tropeiros, além de banhar-se na Cachoeira do Martins (fig.31), outro atrativo natural importante. Ao lado do restaurante do Sh-eco, uma escada leva a um mirante improvisado no alto de uma pedra (fig.30) onde o visitante confere uma bela vista da região.



Figuras 30 e 31: Vista da Baía de Paraty e Cachoeira do Martins

Fonte: <<http://www.caminhodoouro.com.br/trekking.htm>> - acessado em 15/02/2005

Paraty é das poucas cidades do interior do estado do Rio de Janeiro com forte atração de turistas nacionais e estrangeiros, qualificando cada vez mais o turismo na cidade em busca do conhecimento do Brasil Colonial, da cultura e da paisagem. Segundo Thays Zugliani, então Superintendente Regional do IPHAN, para o Seminário de Planejamento de Paraty (2001, p. 24):

“Em nenhum outro lugar, o binômio “Patrimônio e Ecologia” é tão indissociável quanto em Paraty, que contem não apenas o patrimônio edificado, mas o meio ambiente natural de notável valor paisagístico no qual está inserido o Caminho do Ouro”.

“A construção de atrativos culturais e naturais, é crucial para o desenvolvimento do turismo sustentado e necessário para reconciliar os interesses da preservação e do desenvolvimento.” (MURTA, 2002, p.45). Só um planejamento adequado poderá garantir a sintonia do trabalho de sociólogos e planejadores, designers e programadores visuais, escultores e artistas, arquitetos, biólogos entre outros, necessários à inserção de uma atração turística no universo da preservação material e imaterial com garantia de sucesso.

A Estrada Real, com seu enorme potencial turístico, vai “alavancar” o chamado turismo ecológico, porém não adianta ter uma exuberante natureza e belas atrações se não houver investimentos em infra-estrutura básica como, projetos de preservação, pesquisa histórica e arqueológica, com hotelaria, restaurantes e outros quesitos que garantam maior comodidade ao visitante, sempre buscando um planejamento onde o meio ambiente sofra o mínimo possível a ação do turismo no local.

Capítulo III – Contextualização

O incremento do turismo na Estrada Real deve ser realizado de forma a preservar os patrimônios, por exemplo, as pousadas a serem criadas devem estar compromissadas com o meio ambiente, destinando o lixo e esgoto corretamente, os caminhos e trilhas não devem ter uso predatório sendo necessário haver um grande controle de fluxo. De forma bem gerenciada, o turismo no Caminho do Ouro trará visibilidade aos municípios envolvidos assim como geração maior de renda para os locais.

No capítulo a seguir será analisada a atividade turística dos sítios históricos do Caminho do Ouro e a preservação deste patrimônio, com base no processo de visitação e pesquisa de campo.

**CAPÍTULO IV – O PROCESSO DE VISITAÇÃO TURÍSTICA NOS SÍTIOS
HISTÓRICOS PRESERVADOS DA ESTRADA REAL PARATY - CUNHA**

4.1 - Análise do processo de visitação turística

A análise do processo de visitação turística do Caminho do Ouro de Paraty teve como base a realização de uma pesquisa de campo e dados coletados através de documentos e entrevistas feitas durante o mês de outubro de 2006, além de visita aos sítios históricos preservados.

Ao iniciar a pesquisa *in loco*, primeiramente foi visto que o trecho do Caminho do Ouro que sofreu intervenção e foi revitalizado, encontra-se atualmente sob duas administrações distintas, porém com características semelhantes que serão mais bem explicadas a seguir. Dentro deste contexto existe o sítio do **Projeto de Revitalização do Caminho do Ouro**, aqui denominado de **Sítio 1**, e o **Sítio Histórico e Ecológico do Caminho do Ouro (Sh-eco)** aqui denominado de **Sítio 2**. O Sítio 1 começa exatamente no local onde atualmente se encontra o Centro de Informações Turísticas (Rodovia Paraty – Cunha – RJ 165, km 8,5), e se estende até o portão que dá acesso ao Sítio 2, que se estende até a divisa da propriedade do Sr. Marcos Ribas com a área de proteção da Serra da Bocaina. Dentro da mata existem vestígios ainda não explorados do restante do caminho até Cunha. Na seqüência serão descritos os sítios 1 e 2 e suas características e posteriormente estes analisados comparativamente.

4.1.1 – Sítio 1 – Projeto de Revitalização do Caminho do Ouro - Na Trilha da História

Depois da iniciativa de fundadores do Centro Excursionista, na década de 80, a Universidade Federal Fluminense (UFF), representada pelo professor Armando Barros, vinculou-se ao Fórum DLIS¹, em junho de 2000, através do Núcleo de Extensão de Angra dos Reis, em parceria com a Prefeitura Municipal de Paraty (Secretaria de Educação) em um projeto pedagógico voltado para a educação ambiental e o ecoturismo, primeiro chamado de “Caminhos de Pedra” com o Projeto da Base Científica da Pedra Branca.

A partir de então foram realizados ciclos de palestras que culminaram com a criação do Fórum DLIS Caminhos da Cidadania, em março de 2001, momento em que a comunidade pode compreender e se articular em torno da importância histórica, cultural e econômica que

¹ DLIS = Desenvolvimento Local Integrado e Sustentável.

Capítulo IV – O Processo de Visitação Turística nos Sítios Históricos Preservados da Estrada Real Paraty – Cunha

a revitalização do Caminho do Ouro proporcionaria à Paraty. No ano de 2002, o Sebrae-Paraty e a Associação dos Guias de Turismo de Paraty, realizaram os primeiros trabalhos de levantamento do traçado original do caminho da Estrada Real Paraty – Cunha, e após 3 meses de trabalho, foi entregue ao Sebrae-RJ o Projeto de Revitalização do Caminho do Ouro em Paraty. Em dezembro de 2002, no Fórum DLIS “A Arte de Inventar o Possível”, em que estiveram representantes e lideranças comunitárias, representantes de instituições e autoridades municipais, foi realizado o evento de comemoração dos 2 anos de realização do Fórum DLIS de Paraty, tendo como ponto alto a entrega do Projeto de Revitalização do Caminho do Ouro pelo gerente regional do Sebrae-RJ, Ricardo Raed, informando que este projeto estaria entre as parcerias da instituição com a comunidade paratiense, dentro do DLIS, que tem segmentado várias ações como: saúde, educação e turismo.

Em junho de 2003 foi realizado um ciclo de palestras sobre o Caminho do Ouro, com danças folclóricas e com a idéia de destacar toda riqueza histórica, econômica e cultural. Em 25 de julho de 2003, foi inaugurado o 2º Marco da Estrada Real no bairro do Penha, localizado na Rodovia Paraty – Cunha – RJ 165, km 8,5 – ao lado da antiga escola que passou a sediar o Centro de Informações Turísticas do Caminho do Ouro (fig.32). Em setembro de 2003 iniciaram-se os trabalhos de campo do projeto, com parcerias entre o Sebrae-RJ, Prefeitura Municipal de Paraty (Secretaria de Cultura e Turismo de Paraty) e a Associação dos Guias de Turismo de Paraty. No local está em exibição permanente uma exposição sobre o Caminho do Ouro, a loja do artesão de Paraty, o Alambique D’Ouro e a casa de farinha artesanal além de lanchonetes e restaurantes nas proximidades.



Figura 32 – Foto da entrada do Centro de Informações Turísticas

Fonte: Foto tirada pela autora. Outubro, 2006.

Capítulo IV – O Processo de Visitação Turística nos Sítios Históricos Preservados da Estrada Real Paraty – Cunha

Segundo Luis armando França, Presidente da Associação de Guias de Paraty, O Caminho do Ouro tornou-se então o principal suporte do dossiê encaminhado à UNESCO (melhor visto posteriormente), com o qual Paraty pleiteia o título de Patrimônio Misto da Humanidade².

4.1.1.1 - O processo de visitação no Sítio 1

O trecho revitalizado inserido no Sítio 1 possui 2 km de extensão e engloba 3 propriedades particulares e como mencionado anteriormente está sendo administrado principalmente pela Associação dos Guias de Turismo de Paraty, havendo hora certa e dias determinados para a visitação. Parte do caminho está inserida no Parque Nacional da Serra da Bocaina e além da natureza exuberante da região há um grande cuidado com a preservação da mesma.

A visitação começa no Marco da Estrada Real no bairro do Penha onde fica o Centro de Informações Turísticas (fig 33), que funciona de quinta-feira a domingo às 11:30h, sendo nos demais dias e horários necessária a contratação de guias de turismo privativo.

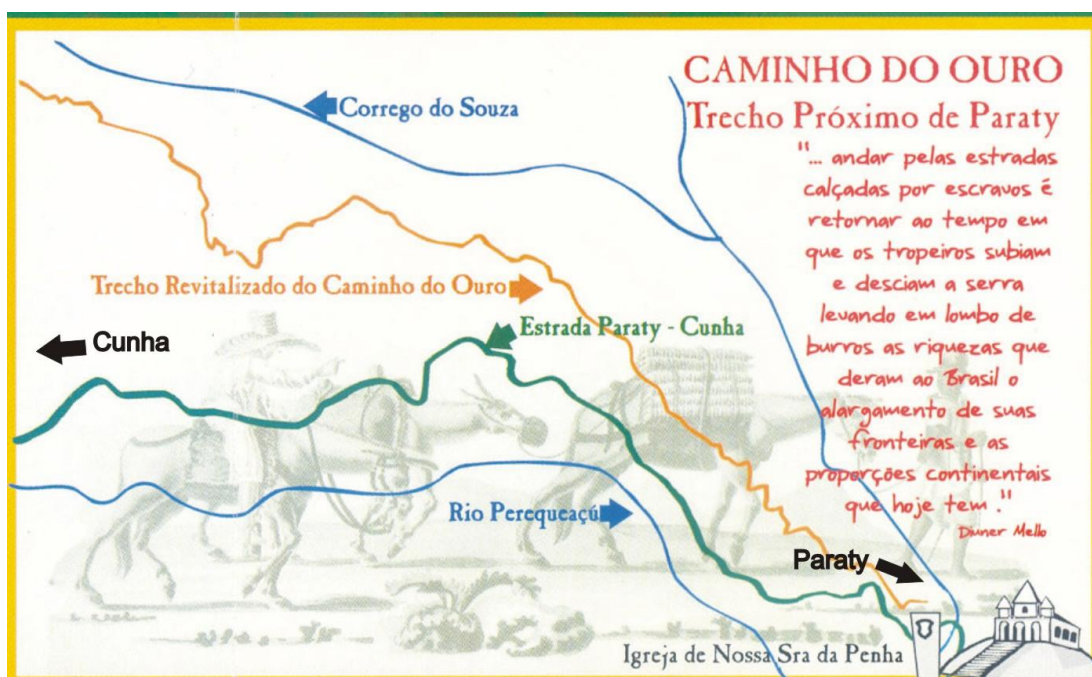


Figura 33 – Mapa do trecho localizado no Sítio 1 do Caminho do Ouro de Paraty

Fonte: Folder do Projeto de Revitalização do Caminho do Ouro de Paraty.

² Patrimônio Misto indica o tombamento do Patrimônio Natural e Construído do local, sendo Paraty tombada em sua municipalidade e buscando unir o tombamento da mata atlântica e áreas de preservação.

Capítulo IV – O Processo de Visitação Turística nos Sítios Históricos Preservados da Estrada Real Paraty – Cunha

Neste local existe um guia de turismo que irá recepcionar os turistas e levá-los ao trecho do caminho preservado (fig.34). É cobrada uma taxa de R\$ 10,00 ao turista para fazer a trilha, e a verba é revestida para a manutenção do sítio, atualmente realizada por um senhor que habita às proximidades do Caminho do Ouro. Como visto na visita, a manutenção dos 2,0 km é feita por uma única pessoa e manualmente, limpando a grama que cresce ao redor e entre as pedras do calçamento.



Figura 34 - Foto da entrada do Centro de Informações Turísticas com destaque para o 2º Marco da Estrada Real.

Fonte: Foto tirada pela autora. Outubro, 2006.

O caminho em si apresenta-se em bom estado de conservação, sendo a visita toda realizada á pé, pois entre uma propriedade e outra existe uma barreira construída em madeira, onde só passa uma pessoa de cada vez, e não permite a passagem nem de animais como cavalos, nem motocicletas ou bicicletas. Essa medida foi tomada para evitar a maior depredação do calçamento, que já sofre o impacto de ter sido desenterrado em muitos trechos, havendo locais onde o calçamento se encontrava abaixo de 2m de solo. Alguns desses trechos foram mantidos encobertos exatamente para minimizar o impacto sofrido. Observamos calçamento do séc.XVIII, com pedras maiores e calçamento do séc.XIX com grandes lajes de granito e acabamento com pedras menores, tornando o caminho mais uniforme em sua extensão (fig. 35).



Figura 35 - Foto do calçamento preservado no sítio 1. Primeira imagem contendo calçamento do séc.XVIII e segunda imagem contendo calçamento do séc.XIX.

Fonte: <<http://www.paraty.com.br/caminhodoouro/roteiro.htm>> , acesso em dezembro de 2006.

Obras de engenharia e drenagem ainda existem em excelente estado de preservação, sendo um atrativo muito admirado devido à perfeição na forma de execução, seus encaixes perfeitos e sistemas de drenagem ainda funcionais. O calçamento do séc.XIX serviu em muitos trechos para corrigir grandes deformidades e até mesmo onde as pedras se soltaram por motivo de chuvas fortes ou roubos para construções locais, havendo então partes do caminho que começam com um tipo de calçamento e são intercalados com outro (fig.36).



Figura 36 - Foto do calçamento preservado no sítio 1, onde chuvas destruíram parte do caminho.

Fonte: <<http://www.paraty.com.br/caminhodoouro/roteiro.htm>> , acesso em dezembro de 2006.

Ainda existem trechos onde não foi possível reconstruir o calçamento, porque enxurradas deslocaram imensos blocos de pedra inviabilizando a passagem, sendo feitos caminhos alternativos em terra circundando as pedras maiores. Para tornar mais fácil a trilha, em trechos de terra foram construídos degraus com acabamento em eucalipto, usado nos corrimãos e nos degraus. O eucalipto foi escolhido como maneira de impactar menos o local, usando material natural que mantivesse harmonia com o meio ambiente da área.

O guia recomenda o uso de roupas confortáveis e calçados fechados e firmes, pois as pedras são bastante escorregadias e todo cuidado é necessário para evitar tombos. O uso de um cajado (tipo de bengala muito usado pelos antigos tropeiros) é também recomendado não apenas para servir de apoio, mas principalmente para prevenir o ataque de possíveis cobras no decorrer do caminho. O calçamento em si possui em torno de 2,00m de largura em grande parte do percurso, estando a pessoa muito próxima à mata e sujeita à presença de animais nativos³.

Além de todo equipamento de segurança, recomenda-se usar bonés e filtro solar e levar em uma mochila água, repelente, máquina fotográfica e trajes de banho para o mergulho nas cachoeiras da região.

4.1.1.2 – Perfil do turista visitante

O Projeto de Revitalização fortaleceu o turismo histórico, cultural e principalmente o pedagógico, proporcionando o desenvolvimento do agroecoturismo e do turismo de Serra de Paraty, que atualmente vem gerando emprego e renda para a região transformando-se em referência de turismo sustentável para o município.

Com base no controle feito com a venda dos ingressos no Centro de Informações Turísticas, é possível traçar um perfil do turista que visita o Caminho do Ouro, sendo na grande maioria estudantes de escolas próximas e de outros estados. Desde a inauguração do Marco da Estrada Real, de 25 de julho de 2003 à 30 de junho de 2006, 5.765 turistas (100%) foram registrados no Centro de Informações do Caminho do Ouro e de 09 de abril de 2004 à 30 de junho de 2006, 3.891 (67,5% do total) percorreram o trecho preservado de 2 Km e mais de

³ Durante a visita realizada na parte da manhã, foram avistados em torno de 8 lagartos de médio porte no entorno do caminho e inclusive no próprio caminho, sendo a parte da tarde e da noite os horários menos recomendados para a visita, pois além da pouca luz no local, esses animais nativos costumam sair para caçar.

Capítulo IV – O Processo de Visitação Turística nos Sítios Históricos Preservados da Estrada Real Paraty – Cunha

8.000 turistas registrados no alambique Engenho D'Ouro, que fica em frente ao Centro de informações (fig.37 e fig.38).



Figura 37 - Foto da roda de farinha existente no Alambique Engenho D'Ouro.

Fonte: Foto tirada pela autora. Outubro, 2006.



Figura 38 - Foto do Alambique Engenho D'Ouro.

Fonte: Foto tirada pela autora. Outubro, 2006.

Segundo Luis Armando França, do total de turistas que fizeram a caminhada (com duração média de 2 h, sendo subida e descida), 70% são escolas (estudantes) – turismo pedagógico – e mais ou menos 20% são estrangeiros sendo destes, 60% franceses. Na França atualmente o produto turístico da Estrada Real vem sendo muito divulgado atraindo cada vez mais esses turistas para a região, muitos interessados no valor histórico e cultural que o Caminho do Ouro possui.

A faixa etária predominante é abaixo dos 20 anos (estudantes), seguida pela faixa que vai dos 41 aos 50 anos e acima de 51 anos (estrangeiros), sendo desta classe mais velha a maioria composta por pesquisadores interessados pela riqueza do local.

O grau de escolaridade é formado, na maioria, por estudantes do nível médio e, em seguida por pessoas com nível de pós-graduação (adultos).

Dentre esses visitantes, a distribuição entre o sexo masculino e feminino é de igual proporção, e observa-se grande número de famílias fazendo o percurso.

4.1.2 - Sítio 2 – Sítio Histórico e Ecológico do Caminho do Ouro

O "Projeto Paraty – Registro do Caminho do Ouro" teve início no ano de 1998, a partir do interesse do Sr. Marcos Caetano Ribas⁴, em realizar um espetáculo sobre a cidade de Paraty no período colonial. Em 1999, ganhou uma bolsa de pesquisa da Fundação RioArte, tornando possível um estudo mais detalhado sobre o assunto.

Segundo Marcos Ribas, a pesquisa histórica extrapolou o interesse artístico e passou a ganhar um viés científico. Com a abertura da nova estrada Paraty - Cunha, um trecho de aproximadamente 12 km do Caminho do Ouro, ou Estrada Velha, ou Caminho Geral da Serra do Mar ficou abandonado por mais de 100 anos no meio da Mata Atlântica, já que em muitos pontos coincidiu com o traçado do antigo Caminho, passou ao largo deste trecho (fig.39).

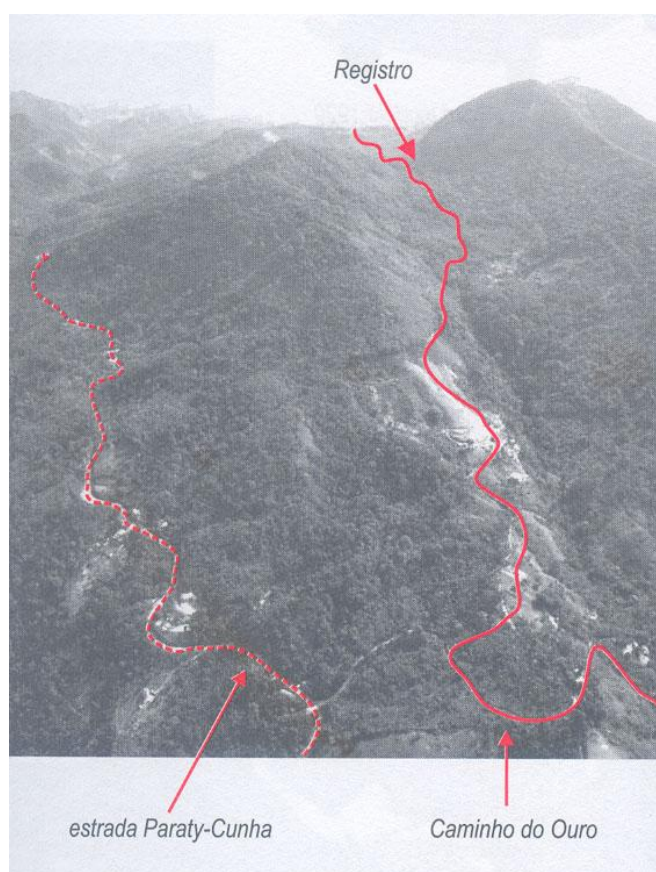


Figura 39 – Foto aérea mostrando a estrada Paraty - Cunha e o Caminho do Ouro. Sem escala.

Fonte: Ribas, 2003.

⁴ Ex-titular da Secretaria de Turismo e Cultura da Cidade de Paraty, um dos proprietários do Teatro Espaço de Paraty e diretor da ONG Espaço Cultural Paraty.

No final de 1998, o Sr. Marcos Ribas comprou de uma empreendedora norte-americana, uma parte desta área cortada pelo caminho com calçamento do séc. XVIII e XIX, o Sítio Boa Vista, e em sociedade com Rachel Ribas e Inez Petri, montou o Sítio Histórico e Ecológico do Caminho do Ouro, com o objetivo principal de resgatar a história do Brasil colônia ali existente, implementando para isto um projeto de visitação turística que ajudasse a dar sustentabilidade ao projeto.

A primeira ação realizada foi a de reabertura da antiga estrada municipal que dava acesso ao sítio – percurso de 3 km que só se faz a pé ou a cavalo – e já dentro da área comprada desenterrar, limpar e desobstruir 800 m do calçamento original, para expor aos visitantes o trabalho de engenharia da época empregado na construção, e chegar às ruínas que foram encontradas no local, a que os antigos moradores se referiam como sendo da Casa dos Quintos. Foram encontrados trechos calçados de até 10 m de largura, muros de arrimo, drenos, bueiros construídos em cantaria⁵ - especialidade portuguesa- com mão de obra escrava, e pedras retiradas de cachoeiras e rios da região. As fundações e os muros em pedra das ruínas encontradas indicavam a presença de algum órgão oficial, como um registro ou posto de fiscalização do governo, segundo informações da equipe de Marcos Caetano Ribas.

Em dezembro de 2001, a equipe do Sítio 2 conseguiu patrocínio da Petrobrás, apoio do Ministério da Cultura e do IPHAN, para fazer a prospecção arqueológica destas ruínas, e aproveitando o interesse do patrocinador em realizar ações voltadas para o lado sócio-educativo, a equipe propôs e conseguiu inserir na proposta um projeto que já vinha desenvolvendo, o de visitação do local por escolas públicas do município de Paraty, nomeado de “Projeto Escolas no Caminho do Ouro”, sendo iniciado os trabalhos em março de 2002.

4.1.2.1 - O processo de visitação ao Sítio 2

O interesse maior da equipe do Sítio 2 é o de se tornar um projeto cultural que busca se desenvolver através da atividade turística, e à partir desse objetivo o Projeto Escolas no Caminho do Ouro foi implementado.

⁵ Técnica de construção em pedra muito utilizada pelos portugueses em suas construções.

O projeto foi desenvolvido pela equipe do Teatro Espaço de Paraty e implantado no sítio 2 desde sua criação. Juntando a pesquisa histórica que deu origem ao projeto do Caminho do Ouro mais o conhecimento em artes cênicas da equipe organizadora, o passeio para os estudantes resultou em uma aula-passeio interativa em formato de uma gincana. Esse passeio era vendido às escolas particulares da cidade que visitam Paraty anualmente, e teve boa aceitação. Alguns projetos-piloto foram realizados com turmas de escolas públicas da região, porém a equipe percebeu que o projeto funcionaria melhor se fosse subvencionado, ou seja, recebesse o apoio financeiro de alguma instituição ou poder público.

Com o interesse da Petrobrás no apoio ao projeto de prospecção arqueológica, foi inserido também no projeto as “Escolas no Caminho do Ouro”. O projeto foi desenvolvido para acontecer dois dias por semana ao longo de quatro meses, com infra-estrutura necessária para atender os jovens das escolas municipais e estaduais de Paraty.

Em números o projeto contava com:

32 passeios;

36 turmas envolvidas;

1.280 crianças;

128 professores;

4 meses de visitação.

Era oferecido material para cada aluno, que era composto por: lanche em maletinhas individuais, um jogo de tabuleiro sobre o Caminho do Ouro, o passeio em formato de gincana, além de transporte de ida e volta da rodoviária ou da escola até o início da trilha. Uma professora de Educação Física conduzia o jogo acompanhando a turma do início ao fim da trilha, além de monitores formados como guias ecológicos e com conhecimentos em primeiros-socorros na mata e funcionários do sítio 2 com conhecimento do local. Para auxiliar no transporte do material eram usados burros de carga, chamados de “frigo-burros”, e levavam o material de infra-estrutura além de um isopor com água e frutas distribuídas durante a caminhada.

Capítulo IV – O Processo de Visitação Turística nos Sítios Históricos Preservados da Estrada Real Paraty – Cunha

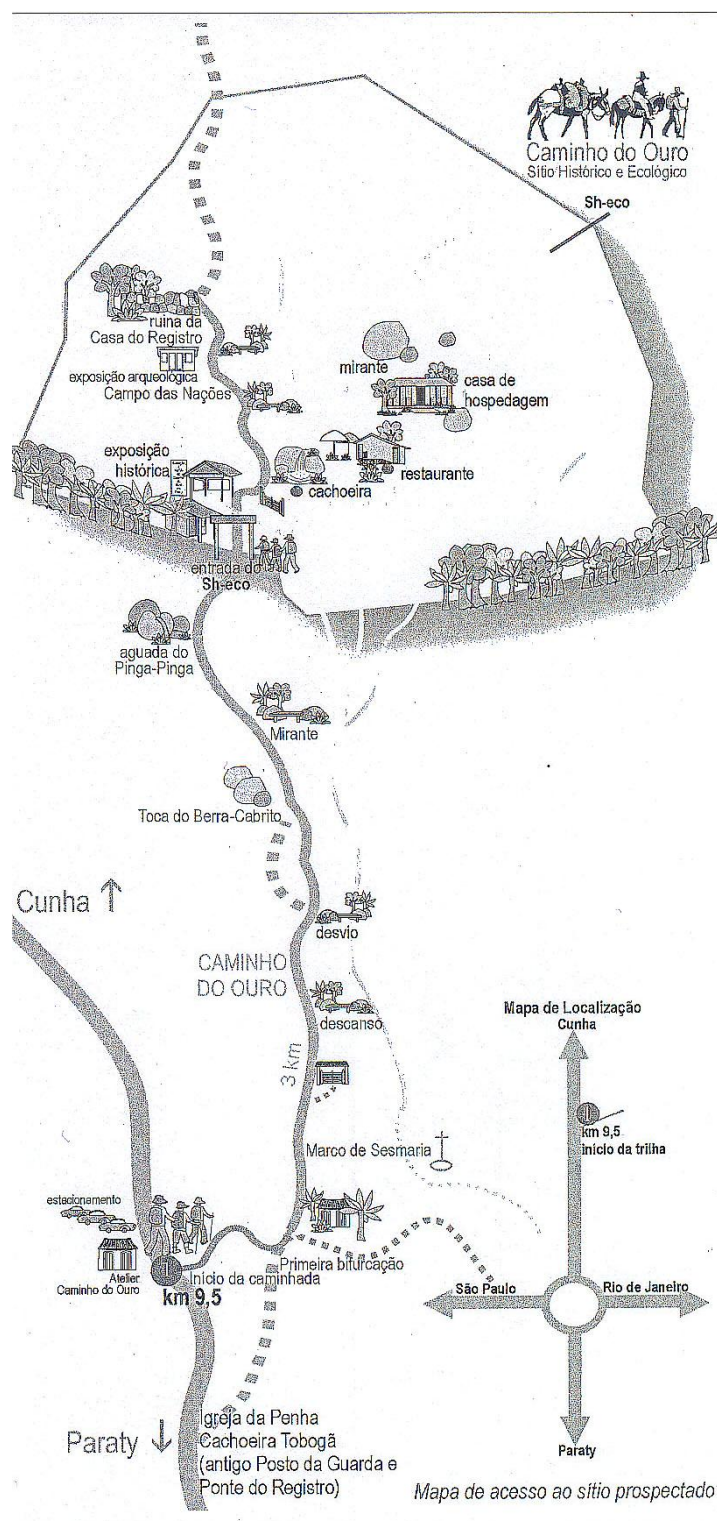


Figura 40 - Mapa ilustrativo de acesso ao sítio prospectado. Sem escala.

Fonte: Ribas, 2002.

Capítulo IV – O Processo de Visitação Turística nos Sítios Históricos Preservados da Estrada Real Paraty – Cunha

Durante os 3 km de caminhada a gincana é desenvolvida e as turmas divididas em equipes, e a última prova da gincana acontece no local onde foi realizada a prospecção arqueológica da Casa do Registro. Enquanto a prospecção estava sendo realizada, a arqueóloga explicava para as turmas o trabalho que estava sendo realizado.

Depois da gincana, os alunos vão à cachoeira próxima à casa da sede, onde recebem o lanche, descansam e visitam o mirante no alto da pedra. Na saída do sítio 2 existe uma exposição de fotos e artefatos encontrados no Caminho do Ouro e voltam pela trilha até a saída do sítio.

Além dos estudantes, demais turistas possuem acesso ao sítio 2, sendo cobrada uma taxa de R\$ 10,00 e aquisição de um mapa guia explicativo (fig.40). O visitante não precisa de acompanhamento de um guia, apesar de ser recomendado por motivos de maior segurança.

Atualmente o sítio 2 encontra-se inoperante, devido a um problema com o IBAMA, onde este considera a área do sítio inserida dentro do Parque Nacional da Serra da Bocaina, área de preservação ambiental e por este motivo, não seria permitido acesso de visitantes sem que antes fosse realizado o plano de manejo. A área referente ao parque não se encontra bem delimitada e por causa disso, ainda não se tem a certeza de esta propriedade (Sítio 2) estar realmente inserida nos limites do Parque. Por este motivo, o sítio 2 não realizará mais o projeto Escolas no Caminho do Ouro, mas ainda estão permitindo a visita de pessoas que desejarem, por meio da aquisição do mapa guia. Chegando ao sítio, pessoas responsáveis pela segurança e manutenção estarão no local para recepcionar o visitante. Uma portaria controla a entrada e saída de visitantes em uma propriedade a mais ou menos 1.200 m do antigo Caminho do Ouro.



Figura 41 – Foto da baía de Paraty vista do alto da trilha do Caminho do Ouro.

Fonte: < <http://www.caminhodoouro.com.br/natureza.htm>>, com acesso em novembro de 2006.

Em relatório desenvolvido pelo consultor ambiental Tasso Drumond (in RIBAS, 2002) o mesmo fala que o trabalho feito no Sítio Histórico e Ecológico do Caminho do Ouro, onde são encontradas manifestações histórico-culturais, vem dar subsídios às propostas sugeridas no Plano de Gestão do Parque Nacional da Serra da Bocaina (fig.41), preservada e interpretada para o público, destinando-a a pesquisa, educação ambiental, uso científico e visando melhorar seu valor paisagístico.

A prospecção arqueológica foi basicamente a decapagem no interior das ruínas. O local está em lento processo de regeneração da vegetação existente, já que no entorno havia sido introduzida uma área de pastagem e onde há cerca de 30 anos foi plantado um bananal, que impediu o crescimento da vegetação natural. Na área dos muros somente foi cortada a vegetação exótica (bananeiras), em nada comprometendo a vegetação existente, onde as cerca de 37 pequenas árvores (ingás, canelas, etc.) foram preservadas. (RIBAS, 2002).



Figura 42 – Foto do Caminho do Ouro com destaque para a vegetação no entorno.

Fonte: < <http://www.caminhodoouro.com.br/natureza.htm>>, com acesso em novembro de 2006.

Todos os cuidados foram tomados para evitar que a remoção de terra causasse danos, não apenas à vegetação (fig.42) como também às fundações da antiga Casa do Registro, e para tal foi adotado o procedimento de cavar, retirar o material arqueológico encontrado de forma correta seguindo às normas da arqueologia, e depois recobrir com terra o local. Foi criada uma cerca de proteção em torno das ruínas feitas com bambus e eucaliptos, criando uma passagem protegida, permitindo aos visitantes o acesso sem que haja risco de a área ser depredada.

Ainda em termos de preservação ambiental, foram colocadas lixeiras ao longo da trilha, sendo este lixo recolhido em lombo de burros duas ou três vezes por semana, levado até a estrada asfaltada e depois de carro até o bairro da Ponte Branca, onde fica o serviço de coleta municipal.

O Sítio Histórico e Ecológico do Caminho do Ouro possui um registro de Sítio Arqueológico junto ao IPHAN onde fica clara a localização da área (fig.43), sendo esta pertencente ao Distrito do Souza no município de Paraty, ou seja, dentro dos limites de tombamento do município de Paraty, e está sujeita as restrições legais.

O local possui ainda, um restaurante que recebe os visitantes com a tradicional comida caseira no almoço e uma casa de hospedagem que remete aos tempos dos tropeiros com a ausência de energia elétrica proporcionando um clima rústico. Essa pousada devido à dificuldade no acesso de automóveis foi somente ocupada por técnicos envolvidos no projeto e pesquisadores interessados, e atualmente não funciona mais.



Figura 43 – Foto das ruínas da Casa do Registro no sítio 2.

Fonte: < <http://www.caminhodooouro.com.br/> >, com acesso em maio de 2005.

4.1.2.2 – Perfil do turista visitante

Assim como o sítio 1, o turista visitante do sítio 2 é composto em grande parte por estudantes do ensino médio, e turistas na idade adulta interessados na história e cultura do local, onde o atrativo que se faz mais importante é a ruína da Casa do Registro, e toda história acerca dela.

Segundo dados fornecidos pelo Sr. Marcos Ribas, no sítio 2, até o começo do ano de 2006, foram contabilizados cerca de 15.000 visitantes ao local, sendo desse total, 1.480 estudantes da rede pública de ensino.

Do total de visitantes (100%), 32% são estrangeiros e 21% são estudantes. A maior concentração de visitantes é proveniente de São Paulo (assim como mostra pesquisa

realizada no Centro Histórico do município), seguido por cariocas e em terceiro lugar por estrangeiros em geral.

Seguindo mesma característica do sítio 1, no sítio 2 a faixa etária predominante é abaixo dos 20 anos (estudantes), seguida pela faixa que vai dos 41 aos 50 anos e acima de 51 anos (estrangeiros), sendo desta classe mais velha a maioria composta por pesquisadores interessados pela riqueza do local.

O grau de escolaridade é formado, na maioria, por estudantes do nível médio e, em seguida por pessoas com nível de pós-graduação (adultos).

Dentre esses visitantes, a distribuição entre o sexo masculino e feminino é de igual proporção, e observa-se grande número de famílias fazendo o percurso.

4.2 - Análise comparativa entre os sítios 1 e 2

Os sítios descritos e analisados anteriormente, possuem as mesmas características físicas, por se tratar de uma mesma extensão do Caminho do Ouro, antigo Caminho Velho, que fazia a ligação entre Paraty e a região de São Paulo e Minas Gerais. Ambos possuem o calçamento original dos séc.XVIII e XIX em ótimo estado de preservação, assim como toda obra de engenharia da mesma época. Porém, algumas características são bem distintas entre os sítios, analisadas a seguir.

4.2.1 - Administração

A primeira característica que difere os dois sítios é a forma de administração, sendo uma administração pública no sítio 1 (Projeto de Revitalização do Caminho do Ouro – Na Trilha da História), feita pela Associação dos Guias de Turismo de Paraty com apoio direto da Prefeitura Municipal de Paraty (Secretaria de Cultura e Turismo de Paraty) e Sebrae-RJ. O trecho do calçamento preservado do sítio 1 está inserido dentro de 3 propriedades particulares que concederam a permissão da visitação dentro do perímetro, sendo cada propriedade delimitada por cercas que impedem a passagem de animais e veículos, como bicicletas e motocicletas, permitindo somente acesso à pé. Os recursos usados na recuperação e manutenção do trecho preservado são provenientes de órgãos públicos e parte proveniente da arrecadação cobrada na entrada do Sítio 1, para visitação guiada.

Capítulo IV – O Processo de Visitação Turística nos Sítios Históricos Preservados da Estrada Real Paraty – Cunha

O sítio 2 (Sítio Histórico e Ecológico do Caminho do Ouro), está inserido na propriedade do Sr. Marcos Caetano Ribas, e administrado atualmente pelo próprio, ou seja, uma administração privada, onde os recursos são provenientes de verba particular e parte da cobrança arrecadada com a visita ao sítio. O sítio 2 conta com o apoio da Petrobrás, Ministério da Cultura e IPHAN, que ficou responsável pela prospecção arqueológica nas ruínas da Casa do Registro. Atualmente como mencionado, as atividades de visitação no sítio 2 estão temporariamente paradas, havendo a possibilidade de visita sem a presença de guias e somente com auxílio de um mapa comprado no valor de R\$ 10,00 (o valor é referente ao ingresso para entrada no sítio). Na tabela a seguir a análise comparativa é resumida da seguinte maneira (tab.06):

FORMAS DE ADMINISTRAÇÃO DOS SÍTIOS ANALISADOS		
	SÍTIO 1	SÍTIO 2
ADMINISTRAÇÃO	PÚBLICA	PRIVADA
ADMINISTRADORES	ASSOCIAÇÃO DE GUIAS	MARCOS CAETANO RIBAS
PARCERIAS	ASSOCIAÇÃO DE GUIAS DE PARATY PREFEITURA DE PARATY SEBRAE-RJ	PETROBRÁS IPHAN MINISTÉRIO DA CULTURA

Tabela 06: Formas de administração dos sítios analisados

Fonte: A autora. Novembro, 2006.

4.2.2 - O uso turístico dos sítios analisados

Outra característica que difere os sítios é exatamente o seu uso, sendo no sítio 1 o uso baseado totalmente na atividade turística e o sítio 2 baseia o uso do sítio histórico para fins culturais, buscando a sustentabilidade do projeto através do turismo.

Os dois projetos possuem objetivos diferentes, mas são complementares, pois em ambos o interesse principal do visitante é na história e cultura do local e não somente na atividade turística ali desenvolvida, como mostra a tabela (07) a seguir:

O USO TURÍSTICO DOS SÍTIOS ANALISADOS		
	SÍTIO 1	SÍTIO 2
FINALIDADE	TURÍSTICA	CULTURAL
INTERESSES DOS VISITANTES	1º HISTÓRIA E CULTURA 2º ATIVIDADE TURÍSTICA	1º HISTÓRIA E CULTURA 2º ATIVIDADE TURÍSTICA

Capítulo IV – O Processo de Visitação Turística nos Sítios Históricos Preservados da Estrada Real Paraty – Cunha

BASES PARA SUSTENTABILIDADE	ATIVIDADE TURÍSTICA	ATIVIDADE TURÍSTICA
------------------------------------	---------------------	---------------------

Tabela 07: O uso turístico dos sítios analisados.

Fonte: A autora. Novembro, 2006.

4.2.3 - Perfil do turista visitante

Com base nesses dados conclui-se que o turismo de cunho pedagógico é predominante tanto no sítio 1, quanto no sítio 2 (com incentivo exercido pelo Projeto Escolas no Caminho do Ouro), com grande número de visitas de escolas, inclusive de fora do estado, além de turistas com nível superior e interessados no patrimônio histórico e cultural que o Caminho representa, e não somente pela beleza da Mata Atlântica da região. No exterior o Projeto da Estrada Real, não somente o Caminho do Ouro, mas sim em sua totalidade, está sendo bastante divulgado atraindo interesse de pessoas não só com alto grau de escolaridade como também, com alto nível financeiro, dispostos a viajar por várias cidades a fim de conhecer os atrativos que a Estrada Real possui.

Na tabela (08) abaixo, com dados colhidos na pesquisa de campo, este perfil é comparado de maneira simplificada, onde:

O PERFIL DO TURISTA VISITANTE NOS SÍTIOS ANALISADOS		
	SÍTIO 1	SÍTIO 2
EM NÚMEROS	- 5.765 (100%), SENDO QUE 3.891 (67,5%) FIZERAM A TRILHA DO CAMINHO DO OURO. - DO TOTAL DE TRILHEIROS, 70% SÃO ESCOLAS E 20% TURISTAS ESTRANGEIROS. - DO TOTAL DE TURISTAS ESTRANGEIROS, 60% SÃO FRANCESES.	- 15.000 (100%) VISITANTES. - DO TOTAL, 32% SÃO ESTRANGEIROS. - 21% SÃO ESTUDANTES, SENDO 1.480 (9,9%) ESTUDANTES DA REDE PÚBLICA. - 1º) TURISTAS VINDOS DE SÃO PAULO, 2º) TURISTAS VINDOS DO RIO DE JANEIRO. 3º) ESTRANGEIROS EM GERAL.
FAIXA ETÁRIA	1º) MENORES DE 20 ANOS 2º) ENTRE 41 E 50 ANOS 3º) ACIMA DE 51 ANOS	1º) MENORES DE 20 ANOS 2º) ENTRE 41 E 50 ANOS 3º) ACIMA DE 51 ANOS
ESCOLARIDADE	1º) ENSINO MÉDIO (ESCOLAS) 2º) NIVEL SUPERIOR	1º) ENSINO MÉDIO (ESCOLAS) 2º) NIVEL SUPERIOR

Capítulo IV – O Processo de Visitação Turística nos Sítios Históricos Preservados da Estrada Real Paraty – Cunha

	3º) PÓS-GRADUAÇÃO	3º) PÓS-GRADUAÇÃO
SEXO	MASCULINO E FEMININO EM IGUAL PROPORÇÃO	MASCULINO E FEMININO EM IGUAL PROPORÇÃO

Tabela 08: O perfil do turista visitante nos sítios analisados.

Fonte: A autora. Novembro, 2006.

4.2.4 - Manutenção dos sítios analisados

Com base em visita aos sítios históricos estudados e entrevistas realizadas, a conclusão é a de que realmente existe uma preocupação com a forma de manutenção realizada em cada sítio analisado, buscando em ambas minimizar o impacto que a atividade turística vem exercer no local.

Para tal, foram utilizados materiais naturais como bambus e eucaliptos na confecção de pequenas construções nos sítios, como corrimãos e degraus e uma casa de apoio logístico no sítio 2, construída sob uma área onde já existia uma construção (fig.44).



Figura 44 - Foto do Ateliê do Caminho do Ouro no Sítio 2.

Fonte: <<http://www.paraty.com.br/caminhodouro/roteiro.htm>> , acesso em dezembro de 2006.

O desmatamento foi somente na vegetação que cobria o calçamento preservado e onde atualmente é feita a limpeza periódica e manual. O impacto maior é causado exatamente pela retirada do solo e da vegetação que cobria as pedras do calçamento, deixando-as expostas aos efeitos das intempéries, e assim acelerando o processo de erosão. A remoção

Capítulo IV – O Processo de Visitação Turística nos Sítios Históricos Preservados da Estrada Real Paraty – Cunha

do solo e da vegetação que estava localizado entre as pedras, tirou a proteção natural que havia entre elas, facilitando seu deslocamento caso ocorram chuvas fortes na região.

A limpeza dos resíduos deixados por turistas no local é realizada duas ou três vezes por semana no sítio 2 e periodicamente no sítio 1, como mencionado anteriormente.

No sítio 2 houve um cuidado maior com a parte da arqueologia da área, onde um profissional do IPHAN fez todo trabalho de levantamento e registro tanto das ruínas como de todo e qualquer artefato encontrado durante as escavações e limpeza do calçamento. Ferraduras, louças e demais utensílios foram devidamente catalogados e retirados do local seguindo as normas da arqueologia. No sítio 1, os artefatos encontrados não passaram pelo mesmo processo que no sítio 2. Houve a presença de um arqueólogo, mas as louças, ferraduras e demais utensílios encontrados não foram devidamente registrados e catalogados seguindo as normas da arqueologia. Alguns foram inclusive, retirados dos locais de origem sem os cuidados necessários.

4.2.5 - Resultado das análises

Para uma melhor compreensão das análises realizadas, a partir da junção das tabelas antes mostradas, um quadro sinóptico foi desenvolvido comparando de forma mais completa as características de cada sítio estudado (tab. 09).

QUADRO SINÓPTICO COMPARATIVO ENTRE OS SÍTIOS ANALISADOS		
FORMAS DE ADMINISTRAÇÃO DOS SÍTIOS ANALISADOS		
	SÍTIO 1	SÍTIO 2
ADMINISTRAÇÃO	PÚBLICA	PRIVADA
ADMINISTRADORES	ASSOCIAÇÃO DE GUIAS	MARCOS CAETANO RIBAS
PARCERIAS	ASSOCIAÇÃO DE GUIAS DE PARATY PREFEITURA DE PARATY SEBRAE-RJ	PETROBRÁS IPHAN MINISTÉRIO DA CULTURA
O USO TURÍSTICO DOS SÍTIOS ANALISADOS		
	SÍTIO 1	SÍTIO 2
FINALIDADE	TURÍSTICA	CULTURAL
INTERESSES DOS	1º HISTÓRIA E CULTURA	1º HISTÓRIA E CULTURA

Capítulo IV – O Processo de Visitação Turística nos Sítios Históricos Preservados da Estrada Real Paraty – Cunha

VISITANTES	2° ATIVIDADE TURÍSTICA	2° ATIVIDADE TURÍSTICA
BASES PARA SUSTENTABILIDADE	ATIVIDADE TURÍSTICA	ATIVIDADE TURÍSTICA
O PERFIL DO TURISTA VISITANTE NOS SÍTIOS ANALISADOS		
	SÍTIO 1	SÍTIO 2
EM NÚMEROS	- 5.765 (100%), SENDO QUE 3.891 (67,5%) FIZERAM A TRILHA DO CAMINHO DO OURO. - DO TOTAL DE TRILHEIROS, 70% SÃO ESCOLAS E 20% TURISTAS ESTRANGEIROS. - DO TOTAL DE TURISTAS ESTRANGEIROS, 60% SÃO FRANCESES.	- 15.000 (100%) VISITANTES - DO TOTAL, 32% SÃO ESTRANGEIROS. - 21% SÃO ESTUDANTES, SENDO 1.480 (9,9%) ESTUDANTES DA REDE PÚBLICA. - 1°) TURISTAS VINDOS DE SÃO PAULO, 2°) TURISTAS VINDOS DO RIO DE JANEIRO. 3°) ESTRANGEIROS EM GERAL.
FAIXA ETÁRIA	1°) MENORES DE 20 ANOS 2°) ENTRE 41 E 50 ANOS 3°) ACIMA DE 51 ANOS	1°) MENORES DE 20 ANOS 2°) ENTRE 41 E 50 ANOS 3°) ACIMA DE 51 ANOS
ESCOLARIDADE	1°) ENSINO MÉDIO (ESCOLAS) 2°) NÍVEL SUPERIOR 3°) PÓS-GRADUAÇÃO	1°) ENSINO MÉDIO (ESCOLAS) 2°) NÍVEL SUPERIOR 3°) PÓS-GRADUAÇÃO
SEXO	MASCULINO E FEMININO EM IGUAL PROPORÇÃO	MASCULINO E FEMININO EM IGUAL PROPORÇÃO
MANUTENÇÃO NOS SÍTIOS ANALISADOS		
	SÍTIO 1	SÍTIO 2
QUALIDADE NA LIMPEZA DO SÍTIO	BOA	BOA
CUIDADOS COM O MEIO AMBIENTE	SIM	SIM
CUIDADOS COM A ARQUEOLOGIA	SIM	NÃO

Tabela 09: Quadro sinóptico comparativo entre os sítios analisados.

Fonte: A autora. Novembro, 2006.

Com base na atual situação de cada sítio analisada e nas entrevistas realizadas, é visto que cada sítio existe de forma relacionada apesar de algumas características distintas entre eles.

Capítulo IV – O Processo de Visitação Turística nos Sítios Históricos Preservados da Estrada Real Paraty – Cunha

A atividade turística exercida em ambos é de grande importância para o município de Paraty, pois além de divulgar ainda mais seu produto turístico, atraindo visitantes para a cidade, divulga também parte importante da história do município, onde a trilha do ouro era importante rota de escoamento usada primeiramente no ciclo do ouro e posteriormente nos ciclos do café e açúcar.

A população local se conscientiza da importância de preservar a história e cultura de seu município, com base nos projetos de visitação dos sítios pelas escolas públicas e particulares locais e interestaduais. Empregos são gerados em função desse aumento no número de visitantes gerando renda aos trabalhadores envolvidos e buscando a sustentabilidade com auxílio de parcerias com empresas, governo e demais agentes interessados.

Existem projetos que ainda não foram realizados, tanto em nível de sítio histórico quanto levando em conta o município de Paraty como um todo, como será visto a seguir.

**CAPÍTULO V – O PLANEJAMENTO TURÍSTICO NOS SÍTIOS HISTÓRICOS
PRESERVADOS DA ESTRADA REAL PARATY - CUNHA**

5.1 - O Planejamento Turístico nos Sítios Históricos Preservados da Estrada Real Paraty – Cunha

As exigências de planejamento turístico e de intervenção do governo no processo de desenvolvimento, são respostas típicas aos efeitos indesejados do desenvolvimento no setor, especialmente em âmbito local. O rápido ritmo do crescimento e desenvolvimento turístico, a natureza do turismo em si e a correspondente ausência de um único órgão responsável pelo desenvolvimento no setor, muitas vezes geraram respostas específicas do setor público aos impactos do turismo exercidos em determinados destinos e não estratégias predeterminadas visando objetivos de desenvolvimento. (HALL, 2001, p.29).

“Embora o planejamento não seja uma panacéia para todos os males, quando totalmente voltado para processos, ele pode minimizar impactos potencialmente negativos, maximizar retornos econômicos nos destinos e, dessa forma, estimular uma resposta mais positiva por parte da comunidade hospedeira em relação ao turismo no longo prazo.” (HALL, 2001, p.29).

Segundo Murphy (1985, p.156 *apud* HALL, 2001, p.29), planejar tem a ver com prever e regular a mudança em um sistema e promover um crescimento ordenado a fim de aumentar os benefícios sociais, econômicos e ambientais do processo de desenvolvimento.

O planejamento urbano do município de Paraty tem como ponto de partida sua condição de Patrimônio Nacional, na qual está incorporado o entendimento de que, através da valorização da história e da tradição, se instalam critérios para um desenvolvimento coerente com a identidade do lugar.

Segundo Thays Zugliani, então Superintendente Regional (6ª SR) do IPHAN, para o Seminário de Planejamento de Paraty (2001, p. 24):

“Nenhum desenvolvimento é autêntico quando impõe agressões à natureza e à cultura. No verdadeiro progresso, o que se deseja é o harmônico e o conciliador. A condução da preservação de Paraty reveste-se, portanto, de um sentido de exemplaridade. Tem amplo alcance cultural e econômico.”

Paraty é exemplo de uma boa associação entre o Patrimônio Cultural e a atividade turística, e a requalificação de suas áreas histórica e urbana vem trazer melhorias nas condições de

vida da população local, sendo uma tarefa bastante possível desde que seja conduzida de maneira correta e de forma participativa com parcerias entre órgãos públicos e iniciativas privadas.

Segundo José Augusto Guedes Falcão, então Assessor da Secretaria de Estado de Planejamento, Desenvolvimento Econômico e Turismo (RJ), para o Seminário de Planejamento de Paraty (2001, p. 81), do ponto de vista da geração de empregos, Paraty é o segundo município no estado do Rio de Janeiro, a partir de dados da Rais (Relação Anual de Informação Social) a gerar empregos na atividade do turismo, sendo Búzios o primeiro.

Paraty vem buscando revitalizar sua economia com base na atividade turística. Entretanto, os destinos turísticos de maior visibilidade atualmente, necessitam manter os arredores limpos, os ambientes protegidos e a identidade cultural do local preservada. As atuais metas da economia globalizada estabelecem que, antes mesmo de um projeto ser viável economicamente, ele tem que ser sustentável ambientalmente. A degradação da qualidade ambiental e a perda da identidade cultural trazem, inevitavelmente, a perda dos benefícios econômicos.

O tombamento do município de Paraty a nível nacional no final dos anos de 1950, início de 1960, aconteceu exatamente por haver uma grande relação entre o patrimônio e a ecologia, características próprias do lugar. Atualmente o município de Paraty lançou sua candidatura à Patrimônio Cultural da Humanidade como mencionado anteriormente, e para conquistar esse título, é necessário crescer ainda mais os esforços para manter a preservação e proteção de uma área grande, que contém não apenas o patrimônio edificado, mas o meio ambiente natural com notável valor paisagístico onde está inserido o Caminho do Ouro.

O Caminho do Ouro tornou-se o principal ponto de suporte do dossiê encaminhado à UNESCO. As iniciativas realizadas pelos projetos de Revitalização do Caminho do Ouro e do Sítio Histórico e Ecológico do Caminho do Ouro, implementam o ecoturismo desenvolvendo e fortalecendo o turismo de serra na região, resgatando o patrimônio cultural, histórico, ecológico e ambiental de importância nacional, além de promover o “*Trade Turístico*” de Paraty.

Com base nas questões relacionadas à preservação do patrimônio do município de Paraty aliadas com as vantagens e desvantagens da atividade turística, atualmente na região tanto

do Centro Histórico quanto do Caminho do Ouro e entorno, vem sendo realizadas ações e projetos para melhoria da qualidade de seus atrativos e manutenção da cultura regional.

5.1.1 - Ações realizadas e projetos futuros

Com a intenção de promover cada vez mais Paraty como importante destino turístico e ao mesmo tempo trazer viabilidade para a conquista do título de Patrimônio Mundial, algumas ações vem sendo realizadas por órgãos públicos e privados, como o Instituto Estrada Real, o IPHAN e as parcerias que atualmente administram os sítios 1 e 2 analisados anteriormente.

5.1.1.1 - O Instituto Estrada Real - IER

A principal meta do IER é fazer do Circuito da Estrada Real o maior destino turístico do país, atraindo até 2007 cerca de 2,5 milhões de turistas anualmente e gerando receita superior à US\$ 1,25 bilhão, com mais de 350 km sinalizados no eixo principal da Estrada Real e a sinalização turística de todas as rodovias de acesso. Foram investidos, segundo dados de Ebehard Hans ¹, US\$ 3,4 milhões, em parceria da Fiemg com o BID, para a criação de uma rede da cadeia produtiva do turismo no projeto.

A Rede DLIS de Paraty promoveu em 7 de agosto de 2006, na Casa de Cultura em Paraty um Fórum para comemorar os três anos de revitalização do Caminho do Ouro – Estrada Real onde proporcionou o estreitamento das parcerias entre o Instituto Estrada Real e a Prefeitura Municipal de Paraty, com o aval da Câmara de Vereadores para a implantação do Projeto de Sinalização da Estrada Real.

Este projeto é considerado um exemplo prático de turismo sustentável, pois além de gerar empregos na área do turismo ecológico ou ecoturismo, identifica e preserva os recursos naturais, resgata a história do Ciclo do Ouro, agrega o valor de turismo para a região, pela sua visibilidade nacional com os marcos da Estrada Real.

Esses marcos (fig.45) são compostos por totens informativos como descritos no capítulo 3 deste trabalho, e estão espalhados pela extensão da Estrada Paraty – Cunha, contabilizando até o mês de outubro de 2006 o total de 4 marcos inseridos. O número total

¹ Diretor do Instituto Estrada Real.

Capítulo V – O Planejamento Turístico nos Sítios Históricos Preservados da Estrada Real Paraty – Cunha

previsto é de 20 marcos implantados em toda extensão da Estrada Paraty – Cunha, até a divisa com Cunha.

Convém destacar que os marcos não estão inseridos na extensão do Caminho do Ouro onde existe o calçamento preservado, apesar de o projeto inicial ter sido para colocação dos marcos nesse local, existindo, inclusive, bases para a fixação em determinados trechos do Caminho localizado no sítio 1.

Na Praça do Chafariz, no Centro Histórico do Município de Paraty, foi inserido o Marco Zero da Estrada Real como mostra figura 46. Uma pequena solenidade marcou sua inauguração, e outro marco ainda no Município de Paraty está localizado no Km 8,5 da Estrada Paraty – Cunha no local onde fica atualmente a Igreja do Penha e o Centro de Informações Turísticas do Caminho do Ouro.



Figura 45 - Foto do marco da Estrada Real em frente ao Centro de Informações Turísticas do Caminho do Ouro.

Fonte: Foto tirada pela autora. Outubro, 2006.



Figura 46 - Foto do Marco Zero da Estrada Real na Praça do Chafariz no Centro Histórico de Paraty.

Fonte: Foto tirada pela autora. Outubro, 2006.

O Instituto Estrada Real não injeta diretamente recursos para manutenção dos sítios históricos analisados, e sim cuida de todo marketing turístico em torno da marca Estrada Real, o que aumenta a visibilidade da região, incrementando a atividade turística e conseqüentemente atraindo turistas interessados em conhecer a história e a cultura dos Caminhos do Ouro de Paraty.

5.1.1.2 – O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN

O IPHAN possui grande interesse no projeto do Caminho do Ouro, e atualmente a questão principal é fazer com que haja uma continuidade deste caminho, pois o trecho preservado encontra-se nas proximidades da Estrada Paraty – Cunha (fundindo-se com esta em vários trechos), sendo que não há uma ligação determinada até o Centro Histórico do Município.

As tropas que seguiam de Minas Gerais ou São Paulo pela Estrada Real, ficavam no centro da Vila de Paraty aguardando embarque das mercadorias trazidas no porto para a Metrópole (Portugal). Importantes vestígios da época do ciclo do ouro ainda existem pela cidade, muitos em bom estado de conservação, porém abandonados e com falta de sinalização, o que culmina com a depredação deste patrimônio.

Junto ao dossiê encaminhado à UNESCO, estão descritos alguns desses projetos de ligação do Caminho do Ouro com o Centro Histórico², como por exemplo, o Projeto de Requalificação Urbanística do Acesso Primordial da Vila de Nossa Senhora dos Remédios.

O projeto objetiva reforçar a identidade do primitivo acesso à Vila de Nossa Senhora dos Remédios (atual Paraty), revelando seus atributos históricos e culturais de valor internacional. A meta principal é a recuperação do espaço público, a partir do resgate do significado cultural para o que a população e os visitantes possam usufruir deste espaço. O percurso deverá revelar e permitir a leitura deste acesso por meio de seus espaços públicos e elementos culturais.

² O Sítio Histórico de Paraty foi classificado como Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em 1958 pelo Processo nº 563-T-57 e sua área, definida pela Portaria nº10 de 24/09/1981, vai desde a margem direita do rio Perequê – Açu, ao norte, até a Rua Fresca, a leste, de onde segue para o sul, contornando a atual Praça da Bandeira, o Largo de Santa Rita e o Beco das Canoas, de onde segue pela Rua Domingos Gonçalves de Abreu, a oeste, até encontrar novamente o rio Perequê – Açu.

O projeto propõe ainda reafirmar ou constituir novas centralidades, buscando a distribuição de novos núcleos na cidade. Atualmente, as únicas praças que agregam e acolhem os moradores e turistas da cidade são: a da Matriz de Nossa Senhora dos Remédios, no Bairro Histórico e a de São José Operário, na Ilha das Cobras.

No entorno dos núcleos urbanos portugueses, desde o período medieval, destinava-se uma área para o crescimento da vila (entre outras funções) chamada de rossio. Hoje, poucas cidades, de origem portuguesa, possuem remanescente destas áreas no espaço urbano e / ou mantém esta denominação em seus registros cartoriais.

O caminho de ligação do sítio urbano com a estrada da serra (Caminho do Ouro), era contínuo, porém diferenciado em seu agenciamento. Uma via paralela ao acesso original da Vila de Nossa Senhora dos Remédios, construída posteriormente (Av. Roberto Silveira), permitiu sua preservação, bem como dos demais elementos culturais integrados, sendo estes: o Portão de Ferro na Chácara de mesmo nome e sua casa sede, parte do Largo do Rossio, hoje utilizado como campo de futebol, edificações do século XIX, o oratório da cruz das almas e o Chafariz do Pedreira com seu largo.

As propostas deste projeto objetivam resgatar a singularidade do lugar, reforçando tendências e revisando desequilíbrios. Como itens do projeto estão:

- 1- Criação das praças – Redefinição do Largo do Rossio e da Praça do Chafariz.
- 2- Tratamento Paisagístico – Neste caso o entendimento dos locais de intervenção é vital, pois nas cidades coloniais os largos não eram arborizados, e a Praça do Chafariz atualmente é cercada por densa arborização.
- 3- Redefinição do Mobiliário Urbano – Principalmente nas praças, evitando a colocação de equipamentos nas proximidades dos monumentos.
- 4- Melhoria no Sistema Viário – Reformulação do trânsito no acesso ao Bairro Histórico.
- 5- Tratamento dos Passeios – As calçadas deverão ser reestruturadas, garantindo a continuidade, já que na Rua Presidente Pedreira estas são bastante estreitas.
- 6- Iluminação – Revisão do sistema de iluminação embutindo a fiação aérea em continuidade com o projeto do Bairro Histórico.

As intervenções propostas são as seguintes:

- O Chafariz do Pedreira (fig.47) em mármore localizava-se no eixo da rua Presidente Pedreira, tendo sido deslocado quase um século depois (construído em meados do séc.XIX). O projeto propõe voltar o chafariz para o local original e rever a circulação de veículos no local, com o fechamento das ruas que contornam a praça.



Figura 47 - Foto Chafariz do Pedreira

Fonte: <<http://www.paraty.com.br/centro.asp>, >, acesso em dezembro, 2006.

- Em Paraty, parte do rossio era utilizada como Campo de Lavagem. Tanto no período colonial como no imperial, as tropas ou caravanas de animais eqüídeos se constituíram no principal meio de transporte terrestre de mercadorias no Brasil. Os animais possuíam normas especiais para entrar no espaço urbano, paravam a princípio no Campo de Lavagem antes de se dirigirem ao porto. Este espaço ainda pode ser identificado, parcialmente em Paraty, estando ocupado por um campo de futebol.

- A recuperação do portão de Ferro (fig.48) da chácara do mesmo nome, tem a intenção de se transformar no marco deste projeto. O restabelecimento do Largo do Rossio propiciará a reintegração deste elemento, de referência urbana, com a cidade.



Figura 48 - Foto do portão de Ferro da Cidade

Fonte: < <http://www.paraty.com.br/> >, acesso em junho, 2005.

- Outro elemento de referencia no espaço urbano é o Oratório da Cruz das Almas. É um altar público, um oratório, existente na Rua Presidente Pedreira. Foi um dos principais e primeiros pontos de referência da cidade, constante nas escrituras de imóveis do séc.XVIII. A construção existente é do séc.XIX, e encontra-se em mal estado de conservação. Deverão ser executados serviços de restauração do oratório e agenciamento do local, recuperando, assim, seus valores históricos e simbólicos.

5.1.1.3 – Os Sítios Históricos 1 e 2

Como visto anteriormente, o trecho preservado do Caminho do Ouro encontra-se sob duas administrações distintas, porém, complementares. O sítio 1, administrado pela Associação de Guias de Turismo de Paraty atualmente mantém o “Projeto de Revitalização do Caminho do Ouro – Na Trilha da História”, com visitação turística nos dias e horários determinados, e continua na busca pela sustentabilidade do projeto. O uso turístico e a divulgação do patrimônio histórico-cultural continuam sendo as metas principais do sítio 1.

O sítio 2, de administração do Sr.Marcos Ribas, encontra-se, atualmente, com o processo de visitação restrito, devido a toda questão envolvendo a demarcação de terras do Parque Nacional da Bocaina, área de preservação ambiental, onde está inserido o Sitio Histórico e Ecológico do Caminho do Ouro. O Projeto Escolas no Caminho do Ouro está temporariamente sem atividade.

A organização do sítio 2, estava estudando o desenvolvimento do projeto “ Museu Aberto do Caminho do Ouro”, no qual o sítio seria inteiramente utilizado para fins culturais, tendo as

bases de sustentabilidade na atividade turística. Esse projeto visava montar uma exposição à céu aberto no sítio histórico, contendo totens informativos e vitrines expositivas, não apenas contando a história do local como também expondo imagens sobre a Mata Atlântica e sua fauna e flora abundantes.

Infelizmente este projeto não foi executado, e enquanto a situação entre o IBAMA e a organização responsável pelo sítio 2 não for resolvida, o patrimônio cultural e uma parte importante da história do Brasil não poderá ser conhecida e visitada pelos turistas e demais interessados, e porque não dizer esquecida . A área que sofreu intervenção, com a retirada do solo que encobria o calçamento, necessita de uma constante manutenção, com a limpeza da vegetação que cresce entre as pedras e demais resíduos deixados no local. Sem essa manutenção constante o patrimônio ali existente corre grande risco de degradação por questões tanto ambientais quanto físicas.

5.1.2 – Análise dos Sítios 1 e 2 de acordo com os Modelos Estudados no Capítulo II

5.1.2.1 - Qualidade Ambiental

Assim como na maioria dos municípios do Norte Fluminense, contidos no Caminho do Açúcar, desenvolver o turismo sustentável é um dos grandes objetivos do município de Paraty. A partir desta meta, governo e iniciativas privadas estão disponibilizando recursos para financiar projetos de conservação da Mata Atlântica e desenvolvimento do ecoturismo em áreas de relevância ambiental, e prevendo o uso sustentável dos recursos naturais como forma de desenvolver o turismo.

O município de Paraty sofreu um “isolamento” desde a decadência do Ciclo do Café e Açúcar , no séc.XIX, até a construção da Rodovia Rio-Santos em 1970. Desta forma a cidade preservou não apenas as características da antiga vila colonial, como também sua cultura caiçara e a o meio ambiente natural que a envolve. Para garantir a integridade da Mata Atlântica local, existem áreas de preservação ambiental, como o Parque Nacional da Serra da Bocaina.

A atividade predatória existe, porém há uma grande preocupação em manter a integridade do ambiente natural, restringindo o acesso às áreas preservadas e como ocorre até o presente momento no Sítio Histórico e Ecológico do Caminho do Ouro, inserido nos limites

do Parque Nacional, enquanto não houver uma regularização de seus limites e de como será ministrado o processo de visitação, suas atividades turísticas e culturais estão restritas.

5.1.2.2 - Desenvolvimento Urbano

Como mencionado no texto, Paraty sofreu um isolamento garantindo a preservação de seu Centro Histórico atualmente tombado, e a expansão urbana cresceu com a abertura da BR 101, e com a vinda de turistas interessados em construir residências nos bairros adjacentes ao Núcleo Histórico. Essa expansão ainda ocorre no município, e no município de Cunha, pequenos sítios estão se instalando na região, produzindo desde verduras e legumes até um produto cujo cultivo vem se destacando na localidade, sendo este o *Shiitake*, um tipo de cogumelo muito apreciado na culinária.

5.1.2.3 - Acessibilidade

Os acessos ao município de Paraty são feitos pela Rodovia Rio-Santos, tanto para o Rio de Janeiro, quanto para São Paulo, ou pela Estrada Paraty-Cunha, que liga o município à Taubaté, em São Paulo. As chuvas costumam causar danos na estrada durante a época do verão, mas estão sempre sofrendo manutenção e há pouco tempo um trecho grande da rodovia sofreu reforma e as condições do acesso melhoraram muito.

1.2.4 - Deslocamento

O turista pode chegar à região através de linhas de ônibus que atendem ao município ou se preferir vir de automóvel, a região possui a rodovia BR 101 que liga a região ao Rio de Janeiro e Santos. O trajeto de visita pelas fazendas do ciclo do açúcar é feito por meio de transportes, mas nos locais podem ser feitas trilhas pela mata atlântica para alcançar atrativos naturais da região, como cachoeiras e o Caminho do Ouro. Os passeios podem ser feitos a pé, de bicicleta ou a cavalo. Há também o passeio pela região litorânea conhecendo as praias e ilhas da região feito em embarcações.

5.1.2.5 - Infra-Estrutura e Serviços

Hospedagem

Os municípios de Paraty e Cunha que compõem os núcleos urbanos da região são dotados de boa infra-estrutura de hospedagens. Possuem pousadas e hotéis com boas

Capítulo V – O Planejamento Turístico nos Sítios Históricos Preservados da Estrada Real Paraty – Cunha

acomodações para os turistas além de áreas para Camping, existentes nas praias da região, como Trindade (tab. 10).

Alimentação	Recreação	Usos culturais	Comércio / Serviço	Outros usos	Equipamentos
Possui grande número de restaurantes e bares para atender aos visitantes, sorveterias e lanchonetes.	- Parques e praças; o trajeto em si é repleto de áreas verdes além da região litorânea com as belas praias e ilhas. O Centro Histórico é o principal atrativo da região.	-Museus (algumas fazendas são museus, conservando mobiliário de época) -Centros Culturais e feiras de artesanato local. Produtos caiçaras e indígenas.	- Hospitais e postos de atendimento; - Edifícios comerciais; Universidade; - Hotéis / pousadas; - Igrejas; - Serviços Turísticos, Informações ao Turista; - Bibliotecas; - Bancos; - Farmácias; - Correios; - Mercados.	- Edifícios residenciais	- Estacionamento (nos arredores do Centro Histórico); - Mobiliário urbano; - Transporte público.

Tabela 10: Serviços de infra-estrutura referentes aos Sítios 1 e 2.

Fonte: A autora. Dezembro, 2006.

5.1.3 – A Atividade Turística e a Preservação do Patrimônio Histórico e Cultural da Estrada Real Paraty – Cunha

Pensar em como a atividade turística pode se relacionar de maneira harmônica com a preservação do patrimônio de um determinado local, é a questão principal deste trabalho. No caso, a Estrada Real Paraty – Cunha é o objeto principal contido em um todo, o município de Paraty, tombado em sua totalidade, além da Mata Atlântica, também tombada. Sendo assim, o Caminho do Ouro está totalmente inserido em áreas de preservação, seja do patrimônio edificado ou natural, onde a relação entre a atividade turística e a preservação desses patrimônios deve ser pensada, não apenas na área do Caminho do Ouro, como também com o município em sua totalidade.

A maior parte dos turistas visitantes do Caminho do Ouro está hospedada em Paraty, seja em pousadas e hotéis localizados no Bairro Histórico ou em suas adjacências. Desta forma,

a Estrada Real Paraty – Cunha, estudo de caso desta dissertação será neste item do capítulo analisada desde a área do Caminho do Ouro até o Bairro Histórico, de acordo com o documento enviado à UNESCO para candidatura de Paraty a Patrimônio Mundial.

As últimas décadas do séc.XX foram marcadas por grandes transformações. A crescente degradação do meio ambiente vem preocupando cada vez mais as populações mundiais, assim como a importância de um planejamento que ajude a minimizar os impactos que o mundo vem sofrendo. Dentro dessa perspectiva, as atividades turísticas têm empregado ferramentas como normas técnicas, regulamentos, códigos de conduta e a certificação como o objetivo da utilização de forma sustentável do patrimônio natural e cultural do local turístico.

A formalização de critérios globais para a certificação do turismo sustentável vem fazendo dela uma valiosa ferramenta, tanto para o trabalho de conservação ambiental como para promover e garantir que os certificados cumpram os padrões propostos, assegurando assim a satisfação que os turistas buscam em suas viagens. Os benefícios trazidos pelos programas de certificação do turismo podem ser importantes sob o aspecto econômico, social e ambiental. Quando implantados de forma participativa, se tornam uma ferramenta pedagógica, uma vez que permitem que a comunidade participe na formação do programa e defina critérios e indicadores que possibilitem o desenvolvimento do local turístico de forma sustentável.

O interesse dos turistas por locais preservados vem aumentando, fazendo com que haja uma necessidade imediata de medidas conservacionistas do patrimônio cultural e natural do local turístico, onde cada programa desenvolvido é adaptado às necessidades de cada local.

Paraty já vem construindo um projeto de desenvolvimento sustentável, que é a realização anual do Fórum DLIS, que permite pensar no território nas suas múltiplas extensões e ao mesmo tempo executar um planejamento participativo, envolvendo em conjunto as comunidades, definindo ações básicas que permitem alinhar interesses em comum para compor metas a serem planejadas e executadas, de acordo com a hierarquização feita com a própria comunidade.

É de fundamental importância o uso de forma estratégica de um plano de ação local de desenvolvimento sustentável que permita conjugar economia, sociedade e preservação ambiental.

No mês de dezembro de 2001, foi realizado em Paraty o Seminário Paraty: Planejamento e Patrimônio Mundial, que partiu da iniciativa do IPHAN e da Prefeitura de Paraty, com apoio da Fundação Roberto Marinho, com o objetivo de mobilizar a sociedade para a importância da preservação do patrimônio cultural brasileiro.

A organização deste seminário visou prioritariamente promover a troca de experiências em andamento em diversas iniciativas – públicas e privadas – envolvendo melhorias para a cidade, aliadas à motivação da candidatura ao título de Patrimônio Mundial da UNESCO, fornecendo um rico intercâmbio de idéias e informações a todos os interessados no desenvolvimento sustentado de Paraty.

Foi traçada uma linha de ação estabelecendo prioridades para a solução dos problemas mais urgentes do município de Paraty, como: esgotamento sanitário, limpeza da orla marítima, limpeza dos rios e canais para a segurança da população, a preservação do patrimônio cultural, a manutenção e limpeza do vasto patrimônio ambiental, integrando as comunidades caiçaras e todo o povo sertanejo no novo processo planejado do ecoturismo e integrando e limpando o Caminho do Ouro para mostrar ao Brasil e ao mundo a riqueza da nossa história. A meta é contribuir para a melhoria de vida da população local, garantindo o desenvolvimento sustentável através de um turismo inteligente, adequado e bem planejado.

A Carta de Paraty foi o resultado dos trabalhos realizados pelos determinados grupos participantes e suas ações propostas, considerando que: (SEMINÁRIO DE PLANEJAMENTO DE PARATY, 2001, p. 165).

- 1- No processo de colonização do território brasileiro, os caminhos de Paraty tiveram um papel preponderante na conquista do interior do país, até a chegada dos portugueses, onde os Tupinambás e os Goianás se serviram desses caminhos. Posteriormente, bandeirantes e militares redirecionaram esses caminhos, a serviço da ligação entre a Capitania de São Vicente e o Rio de Janeiro, então sede do Governo Geral. A ligação entre o Planalto Paulista e o litoral através dessas antigas

- trilhas, transformadas em caminhos e estradas, serviu posteriormente aos tropeiros do café e serve atualmente ao turismo histórico e ambiental;
- 2- Paraty tornou-se notável centro de referência nas trocas de riquezas pelos caminhos da Mata Atlântica, tendo sido ponto de articulação do mar com o continente. Foi também ponto de passagem e orientação, área de encontro e apoio, marco divisório e zona de integração.
 - 3- Sua baía, caracterizada por águas protegidas, assegurava a navegação. Paraty teve como característica urbana, a capacidade de se articular como território com a flexibilidade frente às condições locais. O sistema de drenagem, característica da ação projetual dos portugueses, ao contrário das demais cidades, ainda se preserva em Paraty. E o sistema de defesa da baía ainda se faz representar através de edifícios militares e remanescentes de fortificações.
 - 4- Seu conjunto arquitetônico ainda hoje serve de palco das tradições e fazeres comunitários. As irmandades tiveram papel de destaque, nos séculos XVIII e XIX, organizando as festas, cerimônias e procissões. Estas expressavam a integração entre a igreja e a comunidade de brancos, negros e pardos, e esta tradição ainda acontece em Paraty. A engenharia naval e os artefatos ligados à pesca, à culinária e à agricultura também resistem através dos fazeres tradicionais de época;
 - 5- O Patrimônio Natural, vinculado aos fatos históricos, funciona como habitat de diversos grupos étnicos. Enquanto a Mata Atlântica acolhe as antigas trilhas indígenas, bandeirantes, do ouro e do café, a Zona Costeira acolhe as comunidades caiçaras, indígenas e negras. A região de Paraty foi considerada de extrema importância biológica para a conservação da flora, fauna, fatores climáticos, hidrológicos e geomorfológicos que suportam estas formas de vida.
 - 6- O conjunto de todos esses elementos faz de Paraty um destino turístico obrigatório, equidistante do Rio de Janeiro e de São Paulo. Os turistas estrangeiros (maioria europeus) buscam em Paraty a diversidade cultural aliada à experiência ambiental. Sua economia é hoje dependente da atividade turística e a cidade vem se equipando nesse sentido procurando manter suas tradições.

Com base nessas questões discutidas, os grupos decidiram dar encaminhamento às seguintes ações (SEMINÁRIO DE PLANEJAMENTO DE PARATY, 2001, p. 166):

- 1- Incentivar a realização de uma série de projetos de melhorias de infra-estruturas urbanas, tais como: implantação de rede subterrânea elétrica, rede de esgoto sanitário, destinação final de resíduos sólidos que serão implementados a curto e médio prazo, através dos Governos Federal e Estadual com apoio do Município, que foram anunciados no encontro;
- 2- Buscar a viabilização dos projetos de estruturação urbana, fundamentais à preservação da cidade: sistema viário, revitalização dos espaços públicos e delimitação das Bordas D'Água e transferência do campo de pouso;
- 3- Apoiar a realização do inventário dos bens imóveis de Paraty como instrumento de preservação, bem como indicar ao Projeto Urbis (IPHAN, Caixa Econômica Federal) as prioridades para linhas de crédito e investimento público;
- 4- Promover e controlar o desassoreamento da baía de Paraty e dos seus rios, além da preservação de matas ciliares e seu entorno;
- 5- Apoiar ações que visem a demarcação e implantação definitiva do Parque Nacional da Bocaina;
- 6- Elaborar um Plano Diretor de Turismo, visando seu desenvolvimento e qualificação;
- 7- Registrar os saberes e fazeres locais, objetivando o seu resgate e sua preservação;
- 8- Apoiar a restauração da Casa de Cultura, com a implantação de um centro de referência cultural, a ser criado e desenvolvido pela Fundação Roberto Marinho.

Com base neste documento gerado a partir do Seminário, verificamos a importância de não apenas haver um planejamento que seja adequado e eficaz, e que garanta a integridade do patrimônio cultural e ambiental de um lugar onde a principal fonte de renda está na atividade turística, mas principalmente que haja uma mobilização da população neste processo e de iniciativas públicas e privadas a fim de garantir o sucesso na execução das ações propostas.

Capítulo V – O Planejamento Turístico nos Sítios Históricos Preservados da Estrada Real Paraty – Cunha

O mais importante no processo de planejamento turístico é que haja uma conscientização, principalmente da população local envolvida acerca da importância de se preservar o patrimônio, garantindo a possibilidade de este ser conhecido e vislumbrado por gerações futuras. Essa chamada Educação Patrimonial deve começar nas escolas, onde a criança e o jovem possam ter o conhecimento da história do local, de seus valores próprios estando estes inseridos em seu contexto. Em síntese sobre as ações que já foram executadas, as que ainda estão sendo e os projetos futuros, o quadro abaixo foi elaborado para simplificar a análise.

QUADRO SINÓPTICO DOS EVENTOS REALIZADOS E PROJETOS FUTUROS PARA O MUNICÍPIO DE PARATY		
AÇÕES REALIZADAS	PROJETOS EM ANDAMENTO	PROJETOS FUTUROS
Restauração da Casa de Cultura em Paraty - IPHAN	- Sinalização da Estrada Real – IER e Prefeitura de Paraty.	-Ligação da Estrada Real com o Centro Histórico de Paraty – IPHAN.
Seminário Paraty (2001) – Prefeitura de Paraty	- Candidatura de Paraty à Patrimônio da Humanidade pela UNESCO.	- Museu a céu aberto – Sítio 2 (Marcos Ribas).
Fórum DLIS – Prefeitura de Paraty e agentes envolvidos nos projetos da Estrada Real.	- Iluminação do Centro Histórico de Paraty – IPHAN.	

Tabela 11: Quadro sinóptico dos eventos realizados e projetos futuros para o município de Paraty.

Fonte: A autora. Dezembro, 2006.

Este plano para Paraty, se executado de maneira bem planejada, trará grandes melhorias para o município, pois visa elaboração de projetos como, por exemplo, os de estruturação urbana, que atualmente o município está precisando com urgência, para conter o avanço desordenado da cidade.

A meta principal é traçar uma linha de prioridades para os problemas mais urgentes de Paraty, como o esgotamento sanitário, a limpeza da orla marítima, a limpeza dos rios e canas para a segurança da população, principalmente na época das chuvas fortes, além da manutenção dos patrimônios cultural e natural, para que a atividade turística não seja um agente nocivo à integridade dos mesmos.

Capítulo V – O Planejamento Turístico nos Sítios Históricos Preservados da Estrada Real Paraty – Cunha

Para o sucesso do plano é necessário que investimentos financeiros sejam garantidos, pois somente assim, os projetos deixam de ser virtuais e passam a ser executados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerações Finais

Segundo CHOAY (2006, p.369), a questão atual acerca da herança patrimonial trata de mostrar como os fatores que caracterizam a desterritorialização tendem a eliminar as riquezas patrimoniais que estão em jogo durante a longa duração do processo de antropização (paisagens rurais e urbanas como atividades e práticas sociais) e, ao mesmo tempo, fazer emergir um novo tipo de pobreza específica do fim do séc.XX. Não é mais questão nem de ecologia, nem de conservação patrimonial e nem de procurar um equilíbrio entre o global e o local. O desenvolvimento local e a reterritorialização deve ser considerado como uma alternativa estratégica ao desenvolvimento global.

A grande inovação deste procedimento é o fato de que o patrimônio natural e o patrimônio cultural local foram englobados sob o conceito de **patrimônio territorial**. Eles aparecem como indissociáveis de um conjunto de atividades e de comportamentos que lhes dão sentido. Assim sendo, não se trata mais de preservação de patrimônio natural e cultural sem levar em conta as práticas sociais que lhes são solidárias e que respondem a todas as escalas e as diferenças destas heranças, uma economia local que associa micro-agricultura, a micro-indústria, o artesanato, o trabalho autônomo e os serviços diversos existentes na micro-escala que correspondem ao local. (CHOAY, 2006, p.369-370).

Magnaghi (in CHOAY, 2006, p.370), resume este procedimento em uma fórmula denominada “mundialização por baixo”; ao invés do local ser destruído ou condicionado pelos requisitos da sociedade mundial, é a partir de um projeto endógeno e de forças locais que ele se conecta com as redes exteriores e se torna subordinado a ela.

Assim, foi este conceito de patrimônio territorial que norteou esta dissertação visto que sua questão principal é exatamente a relação entre as atividades exercidas pelo homem e a preservação do patrimônio histórico, cultural e natural de Paraty, preservação que está sendo alterada pela introdução do processo de turistificação neste local.

O turismo é hoje uma importante área de interesse acadêmico, governamental, industrial e público. Segundo Hall (2001, p.17), o turismo é importante não só por seu tamanho em termos de pessoas que viajam e número de empregados ou, quanto dinheiro leva até um determinado destino, mas devido ao enorme impacto que exerce na vida das pessoas e nos locais em que elas vivem, e à forma pela qual ele é significativamente influenciado pelo mundo que o rodeia.

Considerações Finais

No entanto, não podemos deixar de notar que o fenômeno turístico é irrefreável nos dias atuais. O que implica em que o processo de turistificação deve ser controlado principalmente através de um planejamento turístico de longo prazo, que envolva a conscientização da população e dos agentes que operam as atividades turísticas. A economia não pode ser o elemento determinante no processo de turistificação ou na requalificação de um lugar, pois acabaria por desgastar o seu principal produto turístico: o espaço peculiar. (MARTINS, 2002, p.09)

O turismo está associado à conservação e à recreação e não ao uso conflitante com efeitos ou objetivos incompatíveis, porém somente com um planejamento adequado podemos evitar impactos negativos.

O planejamento serve para auxiliar e determinar quem perde ou ganha no processo de desenvolvimento turístico, além de ajudar a contribuir para formas mais sustentáveis de turismo nas quais se vê o equilíbrio das metas econômicas, ambientais e sociais e que geram resultados mais justos às partes interessadas, o que significa não só os incorporadores, o setor turístico e o turista, mas também a comunidade local. O planejamento turístico deve tratar de criação de modelos sustentáveis, ser flexível diante das necessidades das partes interessadas e também permitir que esses locais evoluam e mudem a fim de atender as suas necessidades.

Nos casos de sítios históricos, é necessário a implementação de uma política de preservação que se alie ao desenvolvimento urbano. Os órgãos de preservação urbana vêm tentando, desde a década de 70, criar formas mais adequadas de preservação do patrimônio histórico. (MOURE, 2003, p.96).

A baixa qualidade de vida urbana, a ausência ou a inadequação de instrumentos de gestão urbana, a desarticulação do poder público, a ineficiência dos serviços prestados aos cidadãos, a destruição do espaço urbano e natural são fatores encontrados em sítios históricos indicando a existência de impactos ocorridos em consequência do desenvolvimento urbano sem planejamento prévio adequado.

A questão principal deste trabalho é a de como a atividade turística pode trazer subsídios para a preservação do patrimônio histórico e cultural da Estrada Real Paraty – Cunha, sendo visto no decorrer da dissertação como o turismo nos sítios históricos relacionados ao

Considerações Finais

estudo de caso está sendo ministrado e planejado de forma a preservar a integridade dos mesmos e da natureza que os envolve.

Com base nesta questão é visto que existe uma preocupação em causar o mínimo impacto negativo, seja na estrutura do Caminho do Ouro, seu calçamento e construções preservadas, seja com a Mata Atlântica onde estes sítios estão inseridos. Para tal há um controle de fluxo de visitantes, sendo este feito com acompanhamento de guias contratados, e a utilização de materiais naturais, como bambus e eucaliptos nas construções dentro dos sítios.

A falta de investimentos em infra-estrutura e na manutenção dos sítios é atualmente o maior problema enfrentado por seus administradores, pois estes necessitam de uma manutenção constante, onde as ruínas e o calçamento preservado, após terem sido desenterrados passaram a sofrer o impacto das intempéries; as chuvas provocam o deslocamento das pedras descaracterizando o sítio e, além disso, necessita de uma limpeza permanente a fim de evitar a contaminação por lixo deixado pelos visitantes e o crescimento da vegetação que encobriria novamente o caminho.

Com base nos estudos realizados é possível fazer algumas considerações:

- 1- O turismo é a principal fonte de renda da região, sendo a base para a sustentabilidade dos sítios estudados, apesar de terem objetivos distintos, quanto ao uso, pois ambos garantem os subsídios necessários à sua manutenção na atividade turística.
- 2- Falta ainda uma maior conscientização da população local acerca da importância de se preservar os sítios históricos existentes na região, e assim garantir a sua integridade.
- 3- Os sítios 1 e 2 necessitam de investimentos para dar continuidade a seus projetos, e para a manutenção de cada um. A verba arrecadada nas visitas turísticas não é o suficiente para que esta manutenção seja realizada. Eles demandam custos elevados com a limpeza e contratação de pessoas para cuidar do local.
- 4- Os órgãos envolvidos possuem interesse nos projetos para os sítios, mas faltam recursos para investimentos no desenvolvimento destes projetos.

Considerações Finais

- 5- Finalmente, deve-se notar que o turismo recreativo, cultural e de aventura, tem se mostrado importante no desenvolvimento econômico e social, na revitalização das áreas centrais e principalmente na preservação de áreas verdes em diferentes locais e países que adotam os circuitos históricos como atrativo.

O processo de candidatura de Paraty ao título de Patrimônio da Humanidade pela UNESCO, resultou no Seminário de Planejamento de Paraty, onde foram discutidas questões baseadas na atual situação do município, suas principais necessidades e que ações emergenciais deveriam ser tomadas para garantir a obtenção deste título. Assim governos e demais órgãos envolvidos se uniram para desenvolverem um plano estratégico e maneiras de executá-lo.

O título de Patrimônio da Humanidade trará maior visibilidade para Paraty, o que seria muito importante, já que o município atualmente é um dos principais destinos turísticos do Brasil, e tal visibilidade incrementaria a atividade turística na região, gerando maior renda e empregos para a população local, embora seja necessário ampliar os esforços na busca do turismo como uma atividade realmente sustentável em todos os seus setores (ambiental, cultural e social).

Referências Bibliográficas

- ARAUJO, José de Souza Azevedo Pizzarro e, *et al.* **Tricentenário de Parati: notícias históricas**. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1960.
- BOULLÒN, Roberto. **Planejamento do espaço turístico**. Bauru, São Paulo: Editora EDUSC, 2002.
- CEBALLOS-LASCURÁIN, Héctor. Ecoturismo. **Natureza y desarrollo sostenible**. Colônia Del Valle, México: Copyright por Editorial Diana, S.A de C.V, 1998.
- CHOAY, Françoise. **O Urbanismo**. Rio de Janeiro: Editora Perspectiva, 2000.
- _____. **A Alegoria do Patrimônio**. São Paulo: Editora UNESP, 2001.
- _____. **Pour une anthropologie de l'espace**. Paris: Ed.SEVIL, 2006.
- CURY, Isabelle (org.). **Cartas Patrimoniais**. 2 ed. Rio de Janeiro: MINC/IPHAN, 2000.
- DIAS, Reinaldo. **Planejamento do Turismo. Política e Desenvolvimento do Turismo no Brasil**. São Paulo, Atlas, 2003.
- SÉRIE GUIAS EMPRESA DAS ARTES DE TURISMO ECOLÓGICO NO BRASIL. **Instituto Estrada Real: Brasil**. São Paulo: Empresa das Artes, 2005.
- FUNARI, Pedro Paulo. **Arqueologia**. São Paulo: Editora Contexto, 2003.
- FUNARI, Pedro Paulo e PINSKY, Jaime. **Turismo e patrimônio cultural**. São Paulo: Editora Contexto, 2001.
- HALL, C.M. **Planejamento Turístico. Políticas, processos e relacionamentos**. São Paulo, Editora Contexto, 2001.
- IPHAN. Inventário Nacional de Bens Imóveis – Sítios urbanos tombados. **Pesquisa histórica: Parati, Petrópolis, Praça XV**. Rio de Janeiro: IPHAN – Depto. de Identificação e Documentação, 2003. Texto inédito.

Referências Bibliográficas

JANSEN-VERBEKE, M e LIEVOIS, E. **Análise de recursos históricos para turismo urbano em cidades européias.** In PEARCE, D e BUTLER, R.(org). **Desenvolvimento em Turismo.** Temas contemporâneos. São Paulo, Editora Contexto, 2002.

MARTINS, A.M.M. **Turismo realmente sustentável: um conceito a desenvolver,** In MUNIZ, J.N. e GOMES, E.C. **Participação social e gestão pública. As armadilhas da política de descentralização.** Viçosa, UFV, 2002.

MASCARENHAS, G. **A leviana territorialidade dos esportes de aventura: um desafio à gestão do ecoturismo.** In: BRUHNS, H. e MARINHO, A. (orgs.) **Turismo, lazer e natureza.** Campinas: Manole, 2002, pp. 75-99.

MILESI, S-C. **Correndo por fora do roteiro oficial.** Jornal O Globo, Rio de Janeiro, 30 jun. 2005. Caderno Boa Viagem, p.22.

MOURE, Laura Bahia Ramos. **Mobilidade social e apropriação do espaço de Parati: 1970 a 2000.** Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

MURTA, Stela e ALBANO, Celina (org.). **O interpretar do patrimônio. Um exercício de olhar.** Belo Horizonte, UFMG, 2002.

NOTÍCIAS DA ESTRADA REAL: banco de dados disponível em:
<http://www.estradareal.org.br/notic/index.asp> Acesso em 20 de abril de 2005.

OLIVÉ, Raphael. **Guia Estrada Real para caminhantes.** Belo Horizonte: Editora Estrada Real, 1999.

PORTUGUEZ, Anderson Pereira (org.). **Turismo, memória e patrimônio cultural.** Espírito Santo, Editora ROCA, 2003.

PROJETO DE PRODUÇÃO ASSOCIADA AO TURISMO: disponível em:
<http://www.estradareal.org.br/hotsite/prod_turismo/home/index.asp> Acesso em 12 de setembro de 2005.

Referências Bibliográficas

RIBAS, Marcos Caetano. **A História do Caminho do Ouro em Paraty**. Rio de Janeiro, Editora Contest Produções Culturais, 2003.

_____. **Paraty - Registro do Caminho do Ouro**. Paraty: mimeo, 2002. Texto inédito.

REIS, Luiz Fernando. **Turismo e centros históricos: a apropriação do centro de Paraty - RJ, pelos agentes sociais que promovem o turismo local**. 1998. 137 f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1998.

REVISTA AVENTURA E AÇÃO. **Paraty e Cunha- 3ª Expedição Aventura e Ação**. São Paulo, Air Press Editora, Maio de 2006.

REVISTA ENCONTRO. **Estrada Real Especial**. Minas Gerais, Editora Encontro Importante, Fevereiro de 2004.

ROCHA, Isabel. **Arquitetura Rural do Vale do Paraíba Fluminense no Século XIX**. Gávea, Rio de Janeiro: PUC-RJ, v.1, 1985.

RUSCHMANN, Doris van de Meene. **Turismo e planejamento sustentável: A proteção do meio ambiente**. Campinas, São Paulo: Editora Papirus, 1997.

SANTOS, Márcio. **Estradas Reais. Introdução aos caminhos do ouro e do diamante no Brasil**. Belo Horizonte: Editora Estrada Real, 2001.

SANTOS, Paulo F. **Quatro séculos de arquitetura**. Rio de Janeiro: IAB, 1981.

SEBRAE-RJ. **Projeto Inventário de Bens Culturais Imóveis. Desenvolvimento Territorial dos Caminhos Singulares do Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, Fevereiro, 2004: banco de dados disponível em: <http://www.sebrae.com.br> Acesso em abril de 2005.

_____. **Turismo ecológico Rio de Janeiro, Brasil**. São Paulo: Empresa das Artes, 2003.

Referências Bibliográficas

SEMINÁRIO DE PLANEJAMENTO PARATY. **Planejamento e Patrimônio Mundial**. Rio de Janeiro, 2001.

SERRANO, Célia M.T e BRUHNS, Heloísa T.(orgs.). **Viagens à Natureza. Turismo, cultura e ambiente**. São Paulo: Papyrus Editora, 1995.

SERRANO, Célia (org.). **A educação pelas pedras: ecoturismo e educação ambiental**. São Paulo: Chronos, 2000.

VIDOR, George e, *et al.* **Um olhar sobre Angra e Paraty; povo cultura e meio ambiente**. Rio de Janeiro: Donelley Cochrane Gráfica Editora do Brasil Ltda., 2000. (Edição comemorativa dos 500 anos do Brasil pela Eletronuclear.).

YAZIGI, Eduardo. **Civilização urbana, planejamento e turismo**. São Paulo, Ed. Contexto, 2003.

_____. **Turismo e Paisagem**. São Paulo, Ed. Contexto, 2002.

ZANETTINI, Paulo Eduardo . **Calçada do Lorena: O caminho para o mar** . São Paulo, 1998 .Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas , USP (dissertação de mestrado). Banco de dados disponível em:
< http://geocities.yahoo.com.br/caminhosdomar/hist_cam_.htm>. Acesso em abril de 2005.

Sites Visitados no período de março de 2005 a dezembro de 2006:

<http://www.paraty.com.br>

<http://www.cidadeshistoricas.art.br/paraty/index.htm>

<http://www.paraty.tur.br/legislacao.asp>

<http://br.geocities.com/caminhosdomar/calçada.htm>

http://geocities.yahoo.com.br/caminhosdomar/hist_cam_.htm

http://www.emaie.sp.gov.br/caminhos/inst_emp.html

<http://www.caminhodesantiago.com/>

Referências Bibliográficas

<http://www.santiagoturismo.com/Camino/Introduccion/>

<http://www.citybrazil.com.br/rj/regioes/valeparaibafluminense>

<http://www.preservale.com.br/>

<http://www.quissama.rj.gov.br/>

<http://portal.iphan.gov.br/>