



Vol. 10, Nº 23 (diciembre / dezembro 2017)

## A “ESTRADA REAL” E A HISTÓRIA DO PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DE ROTEIROS TURÍSTICOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS, BRASIL

**Maria do Carmo Pires<sup>1</sup>**

Universidade Federal de Ouro Preto/Brasil  
maricpires@turismo.ufop.br

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Maria do Carmo Pires (2017): “A “Estrada Real” e a história do processo de construção de roteiros turísticos no estado de Minas Gerais, Brasil”, Revista Turydes: Turismo y Desarrollo, n. 23 (diciembre / dezembro 2017). En línea:  
<http://www.eumed.net/rev/turydes/23/minas-gerais.html>

### Resumo

A Estrada Real, ou seja, os caminhos do período colonial que ligavam a região das minas do ouro ao litoral brasileiro, virou uma marca que é usada como base para elaboração de roteiros turísticos e é também alvo de um dos maiores programas de incentivo ao turismo no Brasil: o Programa Estrada Real, lançado em 2003. O presente artigo tem como objetivo analisar a história das estradas reais e o processo de construção da área de abrangência dos antigos caminhos como atrativo turístico. A metodologia baseia-se na análise bibliográfica em uma abordagem teórica interdisciplinar que contempla textos das áreas de História, Sociologia e Turismo e uma pesquisa em sites oficiais e de notícias, com o intuito de investigar como o tema vem sendo abordado. Concluiu-se que as ações do Programa são de longo prazo e pode oferecer possibilidades variadas de desenvolvimento do turismo.

**Palavras-chave:** Estrada Real, Turismo, Minas Gerais, História, Memória.

### Abstract

The Estrada Real, that is, the roads of the colonial period that linked the region of the gold mines to the Brazilian coast, became a mark that is used as base for elaboration of touristic itineraries and is also the target of one of the major programs of incentive to the tourism in Brazil: the Estrada Real Program, launched in 2003. The objective of this article is to analyze the history of the actual roads and the process of construction of the area covered by the old roads as a tourist attraction. The methodology is based on the bibliographical analysis in an interdisciplinary theoretical approach that includes texts from the areas of History, Sociology and Tourism and a research in official and news sites, with the intention of investigating how the subject has been approached. It was concluded that the actions of the Program are long-term and can offer varied possibilities of tourism development.

**Key-words:** Estrada Real, Tourism, Minas Gerais, History, Memory.

## 1. INTRODUÇÃO

<sup>1</sup> Professora Associada do Departamento de Turismo da Universidade Federal de Ouro Preto (MG/Brasil). Doutora em História pela Universidade Federal de Minas Gerais, com estágio de pós-doutoramento na Faculdade de História da Universidade Federal de Goiás (UFG/Brasil) (2017/2018) e na Escola de Ciências Sociais da Fundação Getúlio Vargas (FGV/RJ/Brasil) (2014/2015). maricpires@turismo.ufop.br

Em Portugal, desde o século XV, as vias terrestres e fluviais já eram definidas como “direito real ou regalia pertencente à Coroa” (RENGER, 2007: 127). Antes das descobertas de ricas minas de ouro no interior do Brasil nas últimas décadas do século XVII, a comunicação entre São Paulo e o nordeste da colônia era realizada por um único caminho que seguia pelo rio São Francisco, conhecido como “Caminho Geral do Sertão”. Após as descobertas das minas, surgiram mais dois caminhos conhecidos como Caminho da Bahia ou dos currais – pelas margens do rio São Francisco que se tornou uma importante região de criação de gado – e o Caminho Velho, ou Caminho de São Paulo, trilhado pelos bandeirantes paulistas. Em 1699, outro caminho estava sendo trilhado por Garcia Rodrigues após um ano e meio de trabalho, na região conhecida como Borda do Campo, que ligava o Rio de Janeiro à região das Minas Gerais e encurtava a distância. Essa nova rota ficou conhecida como Caminho Novo ou do Garcia Rodrigues que recebeu a concessão de exclusividade de uso por dois anos. Com o surgimento de arraiais e vilas, outras duas rotas internas foram surgindo ligando as principais localidades das minas e ficaram conhecidos como Caminho dos Diamantes e Caminho de Sabarabuçu. Estas foram, assim, as principais vias de ligação dos vários núcleos mineradores e seus entroncamentos e são conhecidas, até os dias atuais, como “Estradas Reais”. Segundo Renger (2007: 135), os caminhos coloniais receberam a denominação de estrada real porque o Estado se fez presente por meio de postos de fiscalização, conhecidos como registros, onde “cobravam os direitos reais, como os pedágios, o direito de entrada, os quintos reais”, entre outros.

A região das Minas foi sendo ocupada no final do século XVII e nas primeiras décadas do século XVIII já possuía uma alta densidade demográfica se comparada com outras regiões da colônia portuguesa nas Américas. A região das Minas Gerais teve uma formação urbana desde o princípio e durante todo o século XVIII houve uma tentativa de controlar a circulação de pessoas na região por meio de registros de passagens e de mercadorias. Esses registros ficavam em locais estratégicos nas estradas que ligavam as Minas Gerais ao litoral e, como em toda busca pelo eldorado, a entrada e saída de pessoas também deviam ter um controle rigoroso.

A cidade de Ouro Preto, antiga Vila Rica, foi a primeira no Brasil a ser reconhecida pela UNESCO como patrimônio da humanidade em 1980 e é o local onde todos os caminhos reais se cruzam, possuindo o marco 001 da Estrada Real. É também o local de maior destaque do ponto de vista do desenvolvimento do turismo e um dos destinos indutores do turismo no Brasil. Integrante do Circuito do Ouro, é uma cidade que detém uma boa infraestrutura do ponto de vista do receptivo, como hotéis e pousadas, além de restaurantes, museus e um rico acervo de atrativos culturais e naturais, como parques ecológicos com cachoeiras e trilhas, igrejas ricamente adornadas em fases diferenciadas do barroco e do rococó e um acervo urbano como casarios, chafarizes e monumentos bem conservados. Além dela, outras cidades mineiras coloniais merecem destaque nos circuitos como Diamantina (Circuito dos Diamantes) e Congonhas do Campo (Circuito do Ouro), que possuem monumentos que também são considerados patrimônio da humanidade. Merecem destaque também as cidades de Mariana, Sabará, Catas Altas, ambas do Circuito do Ouro, além de São João Del Rei e Tiradentes do Circuito Trilha dos Inconfidentes, que possuem monumentos considerados patrimônio nacional e são pertencentes a um dos trechos atuais da Estrada Real.

Três séculos após o surgimento dos primeiros arraiais e dos primeiros caminhos, após a criação da secretaria de Estado de Turismo de Minas Gerais no ano de 1999, o governo mineiro promulgou a Lei de criação do Programa Estrada Real,<sup>2</sup> tendo como objetivo inicial o desenvolvimento do turismo regional. Esta iniciativa foi acompanhada do licenciamento da logomarca que deu início à produção e comercialização de vários produtos licenciados, além de várias modalidades de fomento que visavam estruturar as localidades para incentivar o turismo, tendo como base o pressuposto da grande atratividade turística dos caminhos coloniais mineiros (ALMEIDA, 2006).

## 2. TURISMO EM MINAS GERAIS: POLÍTICAS PÚBLICAS E HISTÓRIA

Os circuitos turísticos foram criados pelo governo do estado de Minas Gerais como uma tentativa de agrupar organizações do turismo, principalmente das antigas cidades coloniais, com o intuito de formar um produto integrado a fim de fortalecê-lo e torná-lo mais atrativo e, para participar da política de turismo do governo estadual, o circuito turístico deve possuir um certificado de reconhecimento expedido pela Secretaria Estadual de Turismo (BOLSON e ÁLVARES, 2004). O Estado de Minas Gerais conta com 46 circuitos turísticos, englobando aproximadamente 450 municípios

<sup>2</sup> Decreto 41205 – Lei 13173 - 20/01/1999

regionalizados<sup>3</sup>. São instâncias de governança regionais e representam redes de gestão para o desenvolvimento do turismo, envolvendo a participação de representantes em torno das decisões estratégicas do setor, bem como promovendo o compartilhamento de responsabilidades e cooperação multissetorial, como preconizado pelas políticas nacionais e estaduais de turismo (OLIVEIRA, 2008).

“um circuito turístico é o conjunto de municípios de uma mesma região, com afinidades culturais, sociais e econômicas que se unem para organizar e desenvolver a atividade turística regional de forma sustentável, através da integração contínua dos municípios, consolidando uma identidade regional. Um Circuito Turístico é administrado por uma entidade sem fins lucrativos, com autonomia administrativa e financeira, regida por um estatuto, formada por membros da sociedade civil e do poder público; e por um profissional, que é o gestor contratado para executar as ações necessárias”.<sup>4</sup>

O Programa Estrada Real foi sendo gestado entre os anos de 1999 e 2003, quando foi lançado na cidade de São João Del Rei e, desde então, passou a caminhar de acordo com o Plano Nacional de Turismo – elaborado pelo Ministério de Turismo em 2003 – e a se alinhar também com as políticas do “Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil”, que foi lançado no ano de 2004 como um instrumento de execução das políticas do setor (ALMEIDA, 2006). A Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG) fundou o Instituto Estrada Real (IER), que ficou “encarregado de valorizar o patrimônio histórico-cultural, estimular o turismo, e estruturar o território da Estrada Real” (RODRIGUES, 2008: 72).

Segundo o Ministério do Turismo a roteirização é fundamental para a diversificação da oferta turística e da inserção de produtos variados no mercado que devem ser comercialmente viáveis e “marcados pela brasilidade” (apud ALMEIDA, 2006). Por outro lado, a criação dos roteiros deve ter um caráter participativo, ser instrumento de inclusão social e preservar os valores culturais e ambientais existentes nas localidades.<sup>5</sup> De acordo com Almeida (2006), foram identificados cinco roteiros para aplicação do projeto de regionalização e roteirização do Brasil, que foram divididos de acordo com as macrorregiões. Para a região Sudeste, o roteiro integrado Estrada Real fez parte do “maior programa de desenvolvimento turístico em implantação no país” (ALMEIDA, 2006: 120). O Governo mineiro inicialmente buscou dividir a Estrada Real em sete circuitos, mas ela acabou sendo ampliada para o total de treze roteiros. Os circuitos iniciais são: dos Diamantes, da Serra do Cipó, do Ouro, da Trilha dos Inconfidentes, do Caminho Novo, das Águas e das Terras Altas da Mantiqueira. Foram incluídos depois os seguintes: das Vilas e Fazendas de Minas, do Vale Verde e Quedas D’água, das Serras do Ibitipoca, das Montanhas Mágicas da Mantiqueira, dos Caminhos do Sul de Minas e da Nascente do Rio Doce (ALMEIDA, 2006). O Caminho da Bahia, um dos antigos caminhos coloniais, foi excluído do Programa Estrada Real que conta, então, com quatro caminhos: o Caminho Novo, o Caminho Velho, o Caminho de Sabarabuçu e o Caminho dos Diamantes, compreendendo 177 municípios. Deste total, 162 estão no estado de Minas Gerais. De acordo com o IER,

“A Estrada Real é a maior rota turística do país. São mais de 1.630 quilômetros de extensão, passando por Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. Hoje, ela resgata as tradições do percurso valorizando a identidade e as belezas da região”.<sup>6</sup>

Segundo Rodrigues (2008: 72), um dos principais objetivos do Instituto Estrada Real é o “desenvolvimento de ações estratégicas para a valorização e o desenvolvimento dos potenciais turísticos” dos circuitos. O Instituto promoveu um plano de organização e gerenciamento do produto turístico da Estrada Real, “fundamentado em uma política territorial de regionalização da antiga área de influência das estradas coloniais para o uso turístico” (RODRIGUES, 2008: 72). Para isso foi

<sup>3</sup> SETUR/MG. O Que é um Circuito Turístico. Disponível em: <http://www.turismo.mg.gov.br/circuitos-turisticos/informacoes-administrativas>. Acesso em 10/11/2017

<sup>4</sup> SETUR/MG. O Que é um Circuito Turístico. Disponível em: <http://www.turismo.mg.gov.br/circuitos-turisticos/informacoes-administrativas>. Acesso em 10/11/2017

<sup>5</sup> Foi criada a Rede de Colaboração Técnica para Roteirização que na região sudeste teve seus trabalhos iniciados em 2005 em Parati, com uma oficina de planejamento que contou com representantes do Ministério do Turismo, do SEBRAE, além dos órgãos estaduais do turismo. (ALMEIDA, 2006)

<sup>6</sup> IER. A Estrada Real. Disponível em: <http://www.institutoestrada-real.com.br/estrada-real>. Acesso em 10/11/2017

necessário, então, subdividir o território em sub-regiões de planejamento. Diamantina, Conceição do Mato Dentro, Ouro Preto, Vertentes, Barbacena, Juiz de Fora, Terras Altas da Mantiqueira, São Lourenço, São Paulo e Rio de Janeiro tornaram-se os centros de planejamento e a escolha foi amparada em critérios relacionados ao sistema urbano e às relações estabelecidas entre os núcleos e suas respectivas áreas de influência.

Muitas ações foram sendo desenvolvidas nos quase 15 anos do programa, com o intuito de desenvolvimento regional por meio do turismo, como a instalação de marcos contendo informações das localidades nos mais de 1600 km de extensão, oficinas nas localidades, confecção de material de divulgação, entre muitas outras. Foi firmada uma parceria entre o Instituto Estrada Real, a Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG), o governo do Estado de Minas Gerais, o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) e foram repassados em projeto assinado no ano de 2007, “R\$ 1,05 milhão para projetos de desenvolvimento turístico dos polos de Diamantina e da Serra do Cipó” (OLIVEIRA, 2008: 50).

“Alem desses, outros três projetos de incentivo ao turismo estão em fase de implantação em São João del Rei, Ouro Preto e Santa Barbara, incluindo o município e seu entorno. Nessas regiões a FIEMG e o BID estão investindo US\$ 3,4 milhões em programas de fortalecimento do turismo local.

Alem disso, desde maio de 2006, as Nações Unidas através do PNUD assinaram um convenio de cooperação técnica com o Instituto Estrada Real - IER, que prevê o repasse pelo organismo internacional de tecnologia para a elaboração, execução e acompanhamento dos projetos de desenvolvimento.

Outras ações vem sendo desenvolvidas pelo IER para estimular o turismo. Entre elas, a instalação de um Comitê Técnico do Organismo de Certificação, já creditado pelo instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - Inmetro. Esse comitê é composto por representantes dos circuitos turísticos, agencias de receptivo e secretarias de turismo, e tem por objetivo contribuir para a identificação e atualização permanente das competências profissionais dos trabalhadores do setor de turismo e hospitalidade. Entre as suas atribuições estão o monitoramento da utilização das normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT – na Estrada Real e a elaboração dos perfis profissionais para as atividades as quais se pretende certificar”. (OLIVEIRA, 2008: 50-51)

Para Oliveira (2008), houve também um importante avanço no que diz respeito à política estadual de turismo, com destaque para a regionalização. “Trata-se da inclusão do critério “turismo” na Lei Estadual nº 18.030 de 2009, que dispõe sobre a distribuição aos municípios mineiros de parcela da arrecadação do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS).” (SETTE; VALLE; COUTINHO, 2014: 614) Com essa inclusão, os municípios mineiros passam a contar com um incentivo financeiro para trabalhar a sua gestão turística. Já a roteirização é um jeito inteligente de manter o turista por mais tempo no território, derivada do conceito francês de *circuits*, que é “um roteiro turístico temático ou com uma motivação turística específica” (OLIVEIRA, 2008: 69).

Iniciativas no meio acadêmico também foram destinadas ao Programa Estrada Real, como o edital da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais (FAPEMIG), sobre o “Uso da tecnologia digital no resgate da identidade histórico-cultural de Minas Gerais”, lançado em 2005, já como “a terceira vez que esse tema [era] alvo de financiamentos da Fundação”. Tinha como objetivo “recuperar, organizar e disponibilizar o patrimônio documental do Estado de Minas Gerais para acesso por meio digital”. O foco dessa edição foi direcionado aos acervos municipais que compunham o “chamado Circuito da Estrada Real identificado pelo Instituto Estrada Real da FIEMG”. Segundo o então presidente da FAPEMIG, José Geraldo de Freitas Drumond, “esse direcionamento é fundamental nesse momento histórico em que a Estrada Real passa a ser o maior circuito turístico nacional e têm atraído milhares de pessoas para os municípios que serão alvos da pesquisa”.<sup>7</sup>

Em 2011 foi lançado o Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado (PMDI) que procura consolidar a orientação para a “prosperidade, sustentabilidade, qualidade de vida e cidadania, em um horizonte de longo prazo” tendo como objetivo principal, “tornar Minas o melhor estado para se viver” até o ano de

<sup>7</sup> FAPEMIG lança edital para resgate da identidade histórico-cultural de Minas Gerais. (2005) In: *Painel da Revista Patrimônio, Lazer e Turismo*. Disponível em: <http://www.unisantos.br/pos/revistapatrimonio/painel9a6d.html?cod=108> Acesso em: 02/05/15

2030. São 11 Redes compostas de vários programas, dentre elas a “Rede de Identidade Mineira”, na qual o turismo está vinculado e onde estão as Diretrizes para o Desenvolvimento Turístico de Minas.<sup>8</sup>

As políticas públicas para o turismo são essenciais para que haja uma evolução no setor e mais benefícios sociais e econômicos para a população, além de uma melhor estrutura receptiva para o turista. Benefícios econômicos, como geração de emprego e renda, são os principais objetivos esperados e isso não é diferente na região da Estrada Real. A criação do Programa Estrada Real foi conduzida por um processo de construção de “lugares de memória”, conceito definido por Nora (1993), como resquícios do passado que são eleitos no presente por determinadas pessoas ou grupos.

“Isso ocorre devido à ausência de memória efetiva, modificada por causa das transformações da Modernidade, que dissolveram as relações tradicionais. Dessa forma, lugares de memória são compreendidos como um conjunto de práticas, de símbolos, de espaços físicos e de registros documentais que remetem ao passado, mas que foram escolhidos respondendo aos interesses e conflitos do presente”. (PIRES, 2017: 407)

História, cultura, patrimônio, belezas naturais, tradição, religiosidade, gastronomia e principalmente a hospitalidade mineira, são elementos amplamente utilizados em campanhas de marketing turístico e fazem parte do que foi denominado de “mitologia da mineiridade”. (ARRUDA, 1990).

“A mineiridade pertence à memória de identificação coletiva existente em Minas Gerais como patrimônio herdado do passado colonial. Determinados atributos particulares aos mineiros são reconhecidos como inerentes a sua identidade. Existe um mito sobre seu perfil, criando diversas imagens que foram sendo construídas através dos tempos e podem ser traduzidas por hospitalidade, moderação, introspecção e equilíbrio. As características do mineiro teriam sido influenciadas também pelo espaço físico e as montanhas seriam responsáveis pela criação do espírito moderador”. (ARRUDA, 1990 *apud* PIRES, 2017: 413)

A busca da identidade nacional foi o lema do processo histórico de criação do mito da mineiridade por um grupo de intelectuais e políticos desde o final do século XIX, que culminou com as políticas de preservação do patrimônio na década de 1930 e com a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN). As principais cidades coloniais mineiras, conhecidas como “cidades históricas”, foram as primeiras no Brasil a serem tombadas como patrimônio nacional na década de 1930. O principal objetivo era a valorização da arquitetura colonial setecentista, com destaque para o seu acervo barroco. As cidades mineiras eram vistas como “a representação genuína e primitiva do patrimônio brasileiro, com destaque para os seus aspectos de originalidade e autenticidade”. (PIRES, 2017: 411)

Segundo Braga (2010) as cidades históricas de Minas foram consideradas pelos ideólogos do patrimônio como representantes da identidade brasileira. Assim, os circuitos que foram sendo elaborados em Minas Gerais constituem ‘produtos marcados pela brasilidade’, como quer o Ministério do Turismo, o que corresponde a um aspecto relevante no processo de roteirização.

Após evidenciar o que rege a mineiridade no processo de construção dos roteiros da Estrada Real, é preciso compreender como o Turismo participa e incentiva o desenvolvimento local. A hospitalidade – associada ao estilo de bem receber do mineiro e à sua mesa farta composta principalmente de produtos locais – vem sendo utilizada amplamente como divulgação dos roteiros. A religiosidade e as igrejas barrocas ricamente adornadas, o talento dos artistas e artífices do período colonial, principalmente o Aleijadinho e suas obras, além do conjunto arquitetônico colonial, foram os principais chamarizes para os visitantes. Acrescente-se a tudo isso também, as belezas naturais, a cultura das

---

<sup>8</sup> MINAS GERAIS. *Gestão para a Cidadania - PMDI 2011 - 2030 Diretrizes para Alinhamento Estratégico dos Órgãos*, set./2011. Disponível em:

[http://www.planejamento.mg.gov.br/images/documentos/gestao\\_pessoas\\_politicas\\_desenvolvimento/trilhas\\_do\\_desenvolvimento/Competencias\\_tecnicas/AGEIs/306](http://www.planejamento.mg.gov.br/images/documentos/gestao_pessoas_politicas_desenvolvimento/trilhas_do_desenvolvimento/Competencias_tecnicas/AGEIs/306). Acesso em: 02/05/15.

diversas localidades e um ampliado leque de possibilidades da “maior rota turística do país”.<sup>9</sup> As localidades pertencentes à Estrada Real podem encontrar no interesse turístico, gerado pela marca, alternativas para a preservação do seu patrimônio material que corre risco de se perder se não houver medidas para conservação e usufruto. O interesse pela cultura e pela história também pode possibilitar a salvaguarda do patrimônio cultural intangível e de valorização das paisagens naturais, com o objetivo de atrair mais visitantes.

### 3. TURISMO SUSTENTÁVEL E MELHORIA ESTRUTURAL NAS ESTRADAS REAIS

A análise da sustentabilidade sociocultural na atividade turística é de fundamental importância para detectar o nível de participação da comunidade receptora na concepção e implementação dos programas de desenvolvimento turístico. Esta avaliação permite detectar se os benefícios gerados pela atividade têm sido em sua maior parte incorporados pelos moradores, ou se o turismo tem beneficiado majoritariamente os turistas, visto que a política pública se configura na soma das atividades do governo que influenciam a vida dos cidadãos.

Para que haja um turismo sustentável é necessário ter harmonia entre a população e os visitantes da localidade, para que os moradores não se sintam invadidos e os turistas tenham um momento construtivo de troca de culturas e bem estar no local visitado. Desta forma, é de extrema relevância que os planos do Programa Estrada Real, bem como os projetos de desenvolvimento turístico, sejam coerentes com as expectativas e anseios da população.

A Estrada Real, através de seu programa, apresenta cada vez mais o foco estrutural e não somente promocional. Torna-se cada vez mais importante não apenas divulgar as cidades como atrativo turístico, mas principalmente planejar as estruturas físicas e culturais para que estes destinos recebam as pessoas que ali desejam estar. E para que isso aconteça deve haver uma sensibilização e mobilização das comunidades, bem como capacitação de profissionais e estruturação básica como saneamento, sinalização e policiamento.

Assis (2006) reforça a importância e eficácia das intervenções do Programa Estrada Real no desenvolvimento turístico, com foco na região de Ouro Preto, Ouro Branco e Lavras Novas. Entretanto, ressalta que é necessária uma maior aproximação dos gestores do Programa Estrada Real com os municípios turísticos para que estabeleçam um relacionamento integrado e cooperativo com vistas à unificação do planejamento do desenvolvimento turístico sustentável da Estrada Real e para o alcance dos resultados esperados pelos beneficiários do programa.

Para Pedrosa (2010), lançado para ser internacional, onze anos depois o Programa Estrada Real ainda só estava atraindo o turismo local.

“As maravilhas alardeadas por eles, porém, não atraem o turista de longe. Por ano, o roteiro recebe cerca de 2,5 milhões de turistas, sendo 51,8% deles mineiros e 40,2% de outros Estados, sobretudo os vizinhos Rio de Janeiro e São Paulo. Os estrangeiros são apenas 7,8% do total. Os dados são do Observatório do Turismo, ligado ao Instituto da Estrada Real.

Ainda segundo o Observatório do Turismo, a taxa média de ocupação dos hotéis e pousadas do roteiro é de 34,9% e o tempo de permanência do visitante é de três dias. (IER)”. (PEDROSA, 2010: s.p.)

Mas, segundo Queiroga (2010), o “Programa Estrada Real é uma iniciativa ousada e de longo prazo”, com uma estimativa de pelo menos quinze anos ou mais para ela se tornar um “circuito de turismo completo”. Para ele, o

“prazo é longo mesmo. Isso porque o roteiro não é um simples projeto econômico e social da Federação das Indústrias de Minas (FIEMG) incorporado pelo governo do Estado. É bem mais: a Estrada Real, como resgate cultural, representa também o espelho das próprias comunidades por onde ela se estende” (QUEIROGA, 2010: s.p.).

Entretanto, tanto Pedrosa (2010) como Queiroga (2010) concordam que em locais que não tinham um fluxo turístico, fazer parte do Programa Estrada Real está possibilitando o desenvolvimento do setor e significou melhorias estruturais nas localidades. Pode-se destacar, nesse ponto, as localidades de Ipoema – distrito de Itabira –, e Bom Jesus do Amparo. “Antes, aqui era uma roça.

<sup>9</sup> IER. *A Estrada Real*. Disponível em: <http://www.institutoestrada-real.com.br/estrada-real>. Acesso em 10/11/2017

Agora, é Estrada Real", diz a diretora do museu do Tropeiro de Ipoema, Eleni Cássia Vieira (PEDROSA, 2010: s.p.). Para Queiroga (2010) o caso de Ipoema é um exemplo da estrada real que deu certo e está colhendo bons frutos com a criação do museu e da rota dos tropeiros.

Dez anos após o início do programa, de acordo com Pedrosa (2010: s.p.), do ponto de vista da infraestrutura e do receptivo, eram poucas as localidades pertencentes à Estrada Real que conseguiam agradar aos turistas mais exigentes. A principal questão era que os roteiros do programa ainda não estavam devidamente divulgados e a grande parte ainda era desconhecida fora do estado. Em 2010, "das 75 operadoras filiadas à Associação Brasileira de Operadoras de Turismo (Braztoa)", apenas a MGM oferecia um pacote para o destino, entretanto, não era um dos mais procurados. "Quem vai é porque já conhece Minas, diz a supervisora do departamento de Marketing, Lediane Lodi".

"Se somados os visitantes de todos os municípios, o número de turistas chegaria a 15 milhões por ano, mas a maioria deles, como os que vão a Aparecida do Norte, em São Paulo, ou ao Rio de Janeiro, nem sabe que as cidades pertencem ao circuito". (Apud PEDROSA, 2010: s.p.)

Além da MGM, outras operadoras vendiam pacotes para as cidades históricas mineiras, sem vincular o destino à Estrada Real. "O turista acaba sabendo que está na Estrada Real depois, pelos marcos do caminho", admitiu o diretor geral do Instituto Estrada Real (IER), ligado à Federação das Indústrias de Minas Gerais (FIEMG), Baques Sanna. Segundo ele, o IER e o governo estavam trabalhando com o setor de turismo para unificar a denominação. Ele explica que havia um desconhecimento sobre os atrativos da Estrada Real. (PEDROSA, 2010)

"Para quem já é famoso, ser da Estrada Real não pesa muito" (PEDROSA, 2010: s.p.). Assim, pode-se afirmar que para cidades já com um reconhecimento consolidado como destino turístico, como Ouro Preto, Mariana, São João Del Rei, Tiradentes, Diamantina e Congonhas do Campo, fazer parte da Estrada Real é apenas mais um dos seus atrativos.

Entretanto, de acordo com Queiroga (2010), em destinos turísticos já consolidados, como Ouro Preto, Mariana, Tiradentes e Diamantina, a estrada real é "um produto turístico real, sem trocadilho". O fluxo de visitantes e a estrutura de turismo já existente incorporaram naturalmente o roteiro nessas cidades. Para ele, "associado à consciência e à capacidade de articulação das comunidades, o resultado é a melhoria dos serviços". (QUEIROGA, 2010: s.p.)

Pode-se afirmar, corroborando com Queiroga (2010), que o Programa Estrada Real é de longo prazo e que, quinze anos após o seu lançamento, percebe-se avanços na divulgação, como roteiros planilhados que "oferecem ao turista a possibilidade de percorrer os quatro caminhos de acordo com sua disponibilidade"<sup>10</sup>. São vários trechos para serem visitados caminhando, de bicicleta ou de carro, com GPS que pode ser baixado pelo site do Instituto. Também há mais de trinta sugestões de pacotes nos Caminhos da Estrada Real, além de sugestões de serviços, como hospedagem e restaurantes. Novas iniciativas como o lançamento em 2017, do Passaporte Estrada Real, "Idealizado pelo Instituto Estrada Real (IER), em 2014, nos mesmos moldes de trajetos conhecidos, como o Caminho da Fé (SP) e o Caminho de Santiago de Compostela (Espanha), o projeto é sinônimo de sucesso entre os viajantes"<sup>11</sup>. Para conseguir o certificado, o viajante deverá obter 10 carimbos em diferentes pontos do Caminho dos Diamantes, 14 do Caminho Velho, 8 do Caminho Novo e 4 do Caminho de Sabarabuçu.

Outro lançamento que visa impulsionar o setor do turismo religioso na Estrada Real é o Caminho Religioso Estrada Real (CRER) que "foi aberto oficialmente com a Romaria 550 que, em 3 de setembro, partiu do Santuário da Piedade e chegou, com os demais participantes (cavaleiros, ciclistas e pilotos de off-road), no dia 9 de outubro, ao Santuário Nacional de Aparecida"<sup>12</sup>. O CRER vai ligar o santuário de Nossa Senhora da Piedade na cidade de Caeté em Minas Gerais ao Santuário Nacional de Nossa Senhora Aparecida, em Aparecida no estado de São Paulo, passando por 32 municípios mineiros e 6 paulistas e o "trajeto pode ser percorrido a pé, de bicicleta, a cavalo ou em um 4x4 off-

<sup>10</sup> IER. Disponível em: <http://www.institutoestradaareal.com.br/roteiros/> . Acesso em 29/11/2017

<sup>11</sup> JORNAL Estrada Real. Informativo. Estrada Real lança novo passapote. Ano 4, n. 12, p.6. Disponível em: <http://www.institutoestradaareal.com.br/files/destaques/ec87f1481bec072f7e52728f08463c43.pdf> Acesso em 29/11/2017

<sup>12</sup> JORNAL Estrada Real. Informativo. Caminhos para a fé. Ano 4, n. 12, p.4. Disponível em: <http://www.institutoestradaareal.com.br/files/destaques/ec87f1481bec072f7e52728f08463c43.pdf> Acesso em 29/11/2017

road”.<sup>13</sup> A intensa religiosidade mineira, ainda com resquícios do Barroco, é um dos atrativos da região e essa iniciativa pode gerar impactos positivos no turismo.

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

De acordo com Meneses (2004: 104) o turismo, “assim como os caminhos construídos sobre as velhas picadas”, é uma construção, e reconhecer um espaço como turístico é uma construção histórica e cultural.

“Na rota cotidiana das ‘estradas reais’ transparecem a vivência, os símbolos e a memória de homens e mulheres de épocas diversas. O processo de dar sentido e significado a coisas e costumes de diferentes épocas possibilita uma narrativa que orienta o turista em sua busca por prazeres e fuga do cotidiano. Ao turista cabe captar o que foi iluminado do passado, bem como suas sombras, para poder alcançar a fruição” (PIRES, 2017: 414).

Conforme Meneses (2004: 105), “a experiência turística, mesmo que permeada de informações prévias, é única e é surpreendentemente construída na viagem. O turista não deve abrir mão desta surpresa, mas o planejador deve projetar a sua possibilidade com cuidado”. Também é necessário que a rota seja construída culturalmente e ainda

“deve-se dar a ela significados históricos e preservar-lhe a memória. Deve-se propiciar ao turista informações e estrutura para que seja possível a experiência turística, para que ele tenha um acentuado apreço ao ambiente natural, à vida material e aos costumes de homens e mulheres que vivem neste espaço”. (MENESES, 2004: 105)

O papel do turismo pode ser fundamental ao possibilitar a criação de programas de preservação do patrimônio cultural, tangível e intangível. Meneses (2004: 100) também destaca que “o uso da prática regionalista pelo turismo através da valorização, da preservação e da identificação da cultura local é uma das formas com que se pode pensar um planejamento de uma atividade e torná-la algo mais do que apenas um produto de interesse mercadológico”. Para ele, um plano de ação interpretativa deve envolver a comunidade em relação dialógica com seu passado, seu presente e suas metas para o futuro. Interpretar o patrimônio das culturas regionais e, por outro lado, torná-lo como potencialmente atrativo aos visitantes é uma tarefa que envolve responsabilidades e complexidades ampliadas. É primordial que este processo construtivo seja entendido como histórico e dinâmico, como um evento cheio de sentidos que possuem componentes dos vários tempos de sua construção e que haja inserção social para ter melhores resultados. (MENESES, 2004).

Nos caminhos coloniais mineiros, ou nas estradas reais, transparecem “a vivência, os símbolos e a memória de homens e mulheres de épocas diversas”. (PIRES, 2017: 414). O turista, em sua fuga do cotidiano e busca pela fruição, deve ser orientado por uma narrativa que possibilite dar sentido e significado à cultura material e aos costumes de diferentes épocas. Para alcançar esse objetivo, é necessário que a atividade turística tenha na sua essência a informação interpretativa e a historicidade das interpretações. É importante que a busca pela fruição seja geradora de questionamentos, de interrogações e de reflexões. A percepção das permanências culturais do percurso dos caminhos pertencentes à Estrada Real, “pode possuir perspectivas turísticas evidentes, uma vez que antigas práticas culturais são frequentemente motivação para planejamentos turísticos e para viagens de turistas”. (MENESES, 2004: 99). O conhecimento da história e a preservação do patrimônio são elementos essenciais para a perspectiva do turismo cultural nos circuitos das “Estradas Reais” mineiras. O turista pode se utilizar dos roteiros criados pelas agências e visitas

<sup>13</sup> JORNAL Estrada Real. Informativo.Caminhos para a fé. Ano 4, n. 12, p.4. Disponível em: <http://www.institutoestradaareal.com.br/files/destaques/ec87f1481bec072f7e52728f08463c43.pdf> Acesso em 29/11/2017



rápidas, mas deve saber aproveitar bem a experiência de ter contato com lugares e culturas diversas. Também pode alcançar a fruição por meio da contemplação, como o *flaneur*: “A rua conduz o flaneador a um tempo desconhecido” e ele não se “nutre apenas daquilo que, sensorialmente, lhe atinge o olhar; com frequência também se apossa do simples saber, ou seja, de dados mortos, como de algo experimentado e vivido” (BENJAMIN, 1987: 185-186). Os roteiros turísticos da Estrada Real devem proporcionar a experiência de conhecimento de atrativos variados, além de integrar a comunidade e seus elementos históricos. Desta forma, o turista “não será apenas consumidor passivo da cultura, mas poderá interagir com as diversas manifestações culturais”. (FUNARI; PINSKY, 2003: 11)

### Referências Bibliográficas

ALMEIDA, M. V. (2006). *Matriz de avaliação do potencial turístico de localidades receptoras*.

Doutorado em Turismo e Lazer. ECA/USP, São Paulo. Disponível em:

[www.teses.usp.br/teses/disponiveis/27/27148/tde-04082009-223555/](http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/27/27148/tde-04082009-223555/) Acesso em: 09/08/2013

ARRUDA, M. A. (1990). *Mitologia da Mineiridade: o imaginário mineiro na vida política e cultural do Brasil*. São Paulo, Brasiliense.

ASSIS, M. C. L. (2006). *O Programa Estrada Real e o desenvolvimento turístico: Um estudo de caso no trecho Ouro Preto-Ouro Branco*. Mestrado em Turismo e Meio Ambiente, Centro Universitário UNA, Belo Horizonte. Disponível em:

[www.institutoestrada-real.com.br/download.php?cod=15](http://www.institutoestrada-real.com.br/download.php?cod=15) . Acesso em 09/08/2013.

Acesso em 09/08/2013.

BENJAMIN, W. (1989). *Obras Escolhidas III - Charles Baudelaire um lírico no auge do capitalismo*. São Paulo, Brasiliense.

BOLSON, J.G.; ALVARES, L.C. (2004). Descentralização e Democratização da Gestão Pública: a Implantação dos Circuitos Turísticos em Minas Gerais. In: *Revista Turismo*. Belo Horizonte.

Disponível em: <http://www.revistaturismo.com.br/artigos/minasgerais.html> . Acesso em 10/11/2017.

BRAGA, V. M. (2010) *Relíquia e Exemplo, Saudade e Esperança: o SPHAN e a Consagração de Ouro Preto*. (Mestrado em História, Política e Bens Culturais) CPDOC/FGV, Rio de Janeiro.

Disponível em:

<https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/7709/CPDOC2010VanuzaMoreiraBraga.pdf> . Acesso em: 16/02/2013.

FAPEMIG lança edital para resgate da identidade histórico-cultural de Minas Gerais. (2005) In: *Painel da Revista Patrimônio, Lazer e Turismo*. Disponível em:

<http://www.unisantos.br/pos/revistapatrimonio/painel9a6d.html?cod=108> Acesso em: 02/05/15

FUNARI, P. P.; PINSKY, J. (2003) Introdução. In: FUNARI, P. P.; PINSKY, J. *Turismo e patrimônio cultural*. 3. ed. São Paulo, Contexto.

GONÇALVES, J. R. (2007). *Antropologia dos objetos: coleções, museus e patrimônios*. Rio de Janeiro, Garamond. Disponível em:

[http://nau.ufsc.br/files/2010/09/antropologia\\_dos\\_objetos\\_V41.pdf](http://nau.ufsc.br/files/2010/09/antropologia_dos_objetos_V41.pdf) Acesso em:12/10/2013.

IER. *A Estrada Real*. Disponível em: <http://www.institutoestrada-real.com.br/estrada-real> . Acesso em 10/11/2017

IER. Disponível em: <http://www.institutoestrada-real.com.br/roteiros/> . Acesso em 29/11/2017

*JORNAL Estrada Real*. Informativo.Caminhos para a fé. Ano 4, n. 12, p.4. Disponível em:

<http://www.institutoestrada-real.com.br/files/destaques/ec87f1481bec072f7e52728f08463c43.pdf> Acesso em 29/11/2017

*JORNAL Estrada Real*. Informativo. Estrada Real lança novo passaporte. Ano 4, n. 12, p.6. Disponível em: <http://www.institutoestrada-real.com.br/files/destaques/ec87f1481bec072f7e52728f08463c43.pdf>

Acesso em 29/11/2017

MENESES, J. N. C. (2004). *História e Turismo Cultural*. Belo Horizonte, Autêntica.

- MINAS GERAIS. *Gestão para a Cidadania - PMDI 2011 - 2030 Diretrizes para Alinhamento Estratégico dos Órgãos*, set./2011. Disponível em: [Http://www.planejamento.mg.gov.br/images/documentos/gestao\\_pessoas\\_politicas\\_desenvolvimento/trilhas\\_do\\_desenvolvimento/Competencias\\_tecnicas/AGEIs/306](http://www.planejamento.mg.gov.br/images/documentos/gestao_pessoas_politicas_desenvolvimento/trilhas_do_desenvolvimento/Competencias_tecnicas/AGEIs/306). Acesso em: 02/05/15.
- NORA, P. (1993). Entre memória e História. A problemática dos lugares. In: *Projeto História 10*. PUCSP, São Paulo.
- OLIVEIRA, S. T. (2007). *Estrada Real: História, Cultura e Turismo em São João Del Rei – Minas Gerais*. Mestrado em Cultura e Turismo. UESC/UFB, Ilheus. Disponível em: [www.institutoestrada-real.com.br/download.php?cod=13](http://www.institutoestrada-real.com.br/download.php?cod=13) Acesso em 09/08/2013.
- PEDROSA, A. P. (2010). Onze anos depois a estrada real só atrai turismo local. In: *Jornal O Tempo*, 09/05/2010. Disponível em: < <http://oc.org.br/mg-onze-anos-depois-estrada-real-so-atrai-turismo-local?locale=pt-br> > Acesso em 02/05/2015
- PIRES, M. C. (2017). Das Viagens dos Cientistas no Século XIX aos Modernistas: a Mineiridade e o Despertar do Turismo das Cidades Históricas de Minas Gerais/Brasil. In: *Revista Rosa dos Ventos - Turismo e Hospitalidade*, 9(III), pp. 405-416, jul-set, 2017, PP. 405 - 416. Disponível em: <http://www.uces.br/etc/revistas/index.php/rosadosventos/article/view/5224/pdf> . Acesso em: 10/11/2017
- QUEIROGA, P. (2010) A Estrada Real que deu Certo. In: *Revista Ecológico*, 27 de julho de 2010. Disponível em <http://www.revistaecologico.com.br/materia.php?id=22&secao=258&mat=266> . Acesso em 02/05/2015
- RENGER, F. (2007). A origem histórica das estradas reais nas Minas Setecentistas. In: VILLATA, L. C.; RESENDE, M. E. L. *História de Minas: as Minas Setecentistas*. Belo Horizonte, Autêntica.
- RODRIGUES, E. R. (2008). *A oferta turística da Estrada Real: Uma proposta de hierarquização*. Mestrado em Geografia. PPGG/PUC/MG, Belo Horizonte. Disponível em: [www.biblioteca.pucminas.br/teses/TratInfEspacial\\_RodriguesER\\_1.pdf](http://www.biblioteca.pucminas.br/teses/TratInfEspacial_RodriguesER_1.pdf) . Acesso em 09/08/2013
- SETTE, I. R.; VALLE, M. I. M.; COUTINHO, M. P. C. (2014). O Programa de Regionalização do Turismo de Minas Gerais: uma abordagem da política pública estadual de turismo. In: *Turismo em Análise*. V.25, n. 3, dezembro 2014, pp. 608-627. Disponível em: [www.revistas.usp.br/rta/article/viewFile/89484/92334](http://www.revistas.usp.br/rta/article/viewFile/89484/92334) . Acesso em 29/11/2017
- SETUR/MG. *O Que é um Circuito Turístico*. Disponível em: <http://www.turismo.mg.gov.br/circuitos-turisticos/informacoes-administrativas> . Acesso em 10/11/2017