

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE SANTA CRUZ
UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTU SENSU*
MESTRADO EM CULTURA E TURISMO**

SILVANA TOLEDO DE OLIVEIRA

**ESTRADA REAL: HISTÓRIA, CULTURA E TURISMO EM SÃO JOÃO DEL REI –
MINAS GERAIS**

**ILHÉUS – BA
2007**

Livros Grátis

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

Milhares de livros grátis para download.

SILVANA TOLEDO DE OLIVEIRA

**ESTRADA REAL: HISTÓRIA, CULTURA E TURISMO EM SÃO JOÃO DEL REI –
MINAS GERAIS**

Dissertação apresentada para obtenção
do título de Mestre em Cultura e Turismo
à Universidade Estadual de Santa Cruz e
Universidade Federal da Bahia.

Área de Concentração: Produtos e
Serviços Turísticos

Orientadora: Profa. Dra. Odaléia Telles
Marcondes Machado Queiroz

**ILHÉUS – BA
2007**

SILVANA TOLEDO DE OLIVEIRA

**ESTRADA REAL: HISTÓRIA, CULTURA E TURISMO EM SÃO JOÃO DEL REI –
MINAS GERAIS**

Ilhéus - BA, 04 de julho de 2007.

Odaléia Telles Marcondes Machado Queiroz – DS
Universidade Estadual de Santa Cruz – UESC
(Orientadora)

Marco Aurélio Ávila – DS
Universidade Estadual de Santa Cruz - UESC

Alexandre Schiavetti – DS
Universidade Estadual de Santa Cruz - UESC

"Não fomos todos criados para sermos perfeitos, alunos nota dez, celebridades, atletas mundiais ou administradores de uma importante corporação. Porém, fomos criados para fazermos o máximo das qualificações e habilidades que possuímos. Talvez a realização mais esplêndida de todas seja a luta contínua para superarmos a nós mesmos".

Denis Waitley

AGRADECIMENTOS

À minha orientadora Odaléia, pela confiança em mim depositada, pela amizade, pela colaboração, pela energia positiva, doçura e pelo carinho demonstrado durante todo o tempo em que estivemos juntas nessa dissertação. Agradeço por aceitar os desafios de me orientar, por escutar minhas dúvidas e aflições.

Ao meu marido, amigo e companheiro Marcus Vinícius, por suportar minhas noites em claro, minha falta de tempo e por acreditar na minha força e coragem de superar os obstáculos.

Aos meus pais Maria José e Wellington, por me transmitirem os valores da educação, lealdade, honestidade e persistência.

Às minhas irmãs, Simone e Cláudia pelo apoio, carinho e ajuda na coleta de dados e busca por livros.

À Ivette Tassis, pessoa maravilhosa que me apoiou quando me ausentei da Secretaria Municipal de Desenvolvimento de Governador Valadares para cursar disciplinas do mestrado como aluna especial.

À coordenação, funcionários, professores e colegas do Mestrado em Cultura e Turismo, pelo enriquecimento transmitido em forma de informações valiosas para o nosso crescimento profissional e pessoal.

Aos estudantes do Instituto Presidente Tancredo de Almeida Neves – IPTAN (em especial dos cursos de Turismo e Geografia) e da Universidade Federal de São João Del Rei pelo importante auxílio na pesquisa de campo.

E aos que participaram desta pesquisa fornecendo informações importantes: Eberhard Hans Aichinger, diretor geral do Instituto Estrada Real; Lúcia Helena B. de Rezende, Secretária de Cultura de Turismo de São João Del Rei; Varlene Cléa Saldanha Alves, coordenadora do Curso de Turismo do IPTAN; Daniel Anilton Duarte Marques, Superintendente de Desenvolvimento, Pesquisa e informações Turísticas da Setur/MG; e todos os empresários de meios de hospedagem, empresas de alimentos e bebidas, agências de viagem, associações de artesãos e visitantes anônimos que contribuíram com suas percepções e visões sobre a Estrada Real e que possibilitaram o desenvolvimento desta dissertação.

ESTRADA REAL: HISTÓRIA, CULTURA E TURISMO EM SÃO JOÃO DEL REI – MINAS GERAIS

Autora: Silvana Toledo de Oliveira
Orientadora: Profa. Dra. Odaléia Telles Marcondes Machado Queiroz

RESUMO

Esta pesquisa, de natureza descritiva, estudou a Estrada Real: história, cultura e turismo em São João Del Rei, MG, analisando o período de 1999 a 2007, buscando identificar a percepção de moradores, visitantes, empresários e entidades, além dos poderes públicos municipal e estadual, quanto à sua implantação e possíveis melhorias trazidas para a região. A Estrada Real é um programa de desenvolvimento turístico que engloba parte dos caminhos por onde escoaram para o litoral, o ouro e os diamantes retirados das terras mineiras e por onde transitaram gado, escravos, tropeiros, mascates e hoje em dia, principalmente, turistas. Representa um novo redirecionamento para o turismo em Minas Gerais. Assim, o trabalho levantou e discutiu questões relacionadas às políticas públicas de turismo e as percepções dos envolvidos com o Programa. Os resultados demonstraram que de modo geral o Programa Estrada Real tem contribuído para o desenvolvimento turístico no município e que a participação da iniciativa privada, de órgãos públicos, organizações não-governamentais, comunidade, instituições de ensino e profissionais de turismo é fundamental no processo de planejamento, seja criticando ou apontando novos caminhos, pois assim, os possíveis benefícios advindos através do Programa Estrada Real podem ser mais bem distribuídos.

Palavras-chave: turismo, planejamento, políticas de turismo, Estrada Real, São João Del Rei, história, cultura.

ESTRADA REAL: HISTORY, CULTURE AND TOURISM IN SÃO JOÃO DEL REI, MINAS GERAIS

Author: Silvana Toledo de Oliveira

Advisor: Profa. Dra. Odaléia Telles Marcondes Machado Queiroz

SUMMARY

This search, of descriptive nature, studied the Estrada Real: history, culture and tourism in São João Del Rei, MG, analyzing the period from 1999 to 2007, looking for to identify the resident's perception, visitors, companies owners and entities, besides the municipal and state public powers, as for its implantation and possible improvements brought for the region. Estrada Real is a tourist development program that includes part of the paths through where drained for the coast, the gold and the diamonds of the mining lands and through where cattle, slaves, cattleman, peddlers passed and nowadays, mainly, tourists. It represents a new direction for the tourism in Minas Gerais. Like this, the labor got up and discussed issues related to the public policies of tourism and the perception of those involved with the Program. The balances demonstrated that in general the Program Estrada Real has been contributing to the tourist development in the municipal district and that the participation of the private initiative, of public agencies, non-government organizations, community, teaching institutions and professionals of tourism are fundamental in the planning process, be criticizing or pointing new paths, because like this, the possible benefits through the Program Estrada Real can be better distributed.

Key words: tourism, planning, politics of tourism, Estrada Real, São João Del Rei, history, culture.

LISTA DE FIGURAS

01	Cerimônia oficial de lançamento do Programa Estrada Real.....	44
02	Inauguração do Primeiro Marco da Estrada Real, parte integrante da Cerimônia Oficial de lançamento do Programa.....	45
03	Mapa da Estrada Real.....	46
04	Localização da Estrada Real em relação aos Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo.....	47
05	Marco da Estrada Real instalado na região de São João Del Rei..	52
06	Sinalização turística localizada na área da Estrada Real.....	53
07	Região Central de Minas Gerais, com localização de São João Del Rei e Belo Horizonte.....	64
08	Localização dos bens tombados pelo IPHAN em São João Del Rei.....	71
09	Fachada da Igreja de São Francisco de Assis.....	72
10	Igreja Matriz de Nossa Senhora do Pilar.....	73
11	Locomotivas Maria Fumaça.....	76
12	Placas de interpretação do patrimônio instaladas em São João Del Rei.....	84
13	Localização das Serras do Lenheiro e de São José.....	89
14	Bairros selecionados para a pesquisa de campo.....	99
15	Fórmula utilizada para cálculo da amostra.....	101
16	Bairros selecionados para as entrevistas em São João Del Rei...	116
17	Imagem dos bairros selecionados para a pesquisa.....	117
18	Percentual de respostas positivas à questão já ter ouvido falar em “Estrada Real” x bairro onde mora.....	127

19	Percentual de respostas obtidas na questão “você percebe melhorias na cidade após o Programa Estrada Real x bairro onde mora”	128
20	Marca da Estrada Real.....	163
21	Municípios integrantes do Circuito Turístico Trilhas dos Inconfidentes.....	166
22	Organograma da Secretaria de Estado de Turismo de Minas Gerais.....	171

LISTA DE TABELAS

01	População residente de São João Del Rei por bairro selecionado para esta pesquisa.....	100
02	Amostra da pesquisa de campo distribuída proporcionalmente entre os bairros selecionados.....	102
03	Variáveis utilizadas para as entrevistas junto a comunidade local.....	103
04	Variáveis das entrevistas realizadas junto aos visitantes.....	105
05	Variáveis da entrevistas realizadas junto aos responsáveis pelos meios de hospedagem.....	108
06	Variáveis da entrevistas realizadas junto aos responsáveis pelos estabelecimentos de alimentos e bebidas	110
07	Variáveis da entrevistas realizadas junto aos responsáveis pela agência de turismo receptivo e operadoras de viagem	112
08	Variáveis da entrevistas realizadas junto aos responsáveis pelos Órgãos Públicos de Turismo	113
09	Variáveis da entrevistas realizadas junto aos responsáveis por outras instituições	114
10	Comunidade – Percentual da população em relação à amostra selecionada.....	116
11	Comunidade – Gênero dos entrevistados.....	118
12	Comunidade – Faixa etária dos entrevistados.....	118
13	Comunidade – Local de nascimento dos entrevistados em relação a São João Del Rei.....	119
14	Comunidade – Local de nascimento dos entrevistados (exceto São João Del Rei).....	119
15	Comunidade – Local de nascimento dos entrevistados agrupados por Unidades da Federação (UF).....	120
16	Comunidade - Tempo de residência em São João Del Rei.....	120
17	Comunidade - Respostas obtidas para a questão “já ouviu falar em Estrada Real?”	121
18	Comunidade – Opinião dos entrevistados sobre o que é a Estrada Real.....	121

19	Comunidade - Opinião dos entrevistados sobre o Programa Estrada Real	123
20	Comunidade - Opinião dos entrevistados sobre o movimento de turistas no município de São João Del Rei.....	123
21	Comunidade – Percepção dos entrevistados sobre melhorias no município após o Programa Estrada Real.....	124
22	Comunidade – melhorias percebidas em São João Del Rei na opinião dos entrevistados.....	124
23	Comunidade - Sugestões e/ou observações sobre a Estrada Real....	125
24	Comunidade – bairro onde mora x já ter ouvido falar em Estrada Real.....	127
25	Comunidade – bairro onde mora x percepção de melhorias no município após o resgate turístico da Estrada Real.....	128
26	Comunidade - melhorias percebidas após o resgate turístico da Estrada Real x bairro onde mora.....	129
27	Visitantes – origem dos entrevistados.....	131
28	Visitantes – gênero dos entrevistados.....	131
29	Visitantes – faixa etária dos entrevistados.....	131
30	Visitantes – estado civil dos entrevistados.....	132
31	Visitantes – ocupação principal dos entrevistados.....	133
32	Visitantes – ocupação principal dos entrevistados – novo agrupamento.....	133
33	Visitantes – renda familiar dos entrevistados.....	134
34	Visitantes - gasto médio dos entrevistados.....	134
35	Visitantes - meio de hospedagem utilizado pelos entrevistados.....	135
36	Visitantes - respostas obtidas para a pergunta “Já ouviu falar em ‘Estrada Real’?”.....	136
37	Visitantes – percepção dos entrevistados sobre o que é a Estrada Real.....	137
38	Visitantes – principal motivação dos entrevistados para a viagem a São João Del Rei.....	138

39	Visitantes - Expectativa dos visitantes entrevistados em relação à cidade.....	138
40	Visitantes – observações e/ou sugestões feitas pelos entrevistados..	139
41	Visitantes – origem dos entrevistados x meio de hospedagem utilizado.....	140
42	Visitantes – origem dos entrevistados x conhecimento sobre a Estrada Real.....	141
43	Visitantes – origem dos entrevistados x principal motivação da viagem.....	142
44	Visitantes – faixa etária dos entrevistados x principal motivação da viagem.....	142
45	Visitantes – origem dos entrevistados x expectativa em relação à cidade.....	143
46	Meio de hospedagem - ano de fundação.....	144
47	Meio de hospedagem - número de funcionários.....	144
48	Meio de hospedagem - número de unidades habitacionais – UH.....	144
49	Meio de hospedagem - tipo de estabelecimento.....	145
50	Meio de hospedagem - taxa de ocupação antes do Programa Estrada Real.....	145
51	Meio de hospedagem - origem dos principais clientes.....	146
52	Meio de hospedagem - principais clientes.....	146
53	Meio de hospedagem - tempo médio de permanência dos clientes....	147
54	Meio de hospedagem - observações e/ou sugestões feitas - resposta única ou primeira resposta.....	148
55	Meio de hospedagem - observações e/ou sugestões feitas - segunda resposta.....	148
56	Meio de hospedagem - observações e/ou sugestões feitas - terceira resposta	149
57	Meio de hospedagem - tipo de estabelecimento x taxa de ocupação antes do Programa Estrada Real.....	150
58	Meio de hospedagem - origem dos clientes x tempo médio de permanência na cidade.....	150

759	Alimentos e Bebidas - ano de fundação.....	151
60	Alimentos e Bebidas - número de funcionários.....	151
61	Alimentos e Bebidas - número de mesas.....	152
62	Alimentos e Bebidas - tipo de estabelecimento.....	152
63	Alimentos e Bebidas - movimento da empresa após o Programa Estrada Real.....	153
64	Alimentos e Bebidas - principais clientes.....	153
65	Alimentos e Bebidas - origem dos principais clientes.....	154
66	Alimentos e Bebidas - observações e/ou sugestões feitas - resposta única ou primeira resposta.....	155
67	Alimentos e Bebidas - observações e/ou sugestões feitas - segunda resposta.....	155
68	Alimentos e Bebidas - observações e/ou sugestões feitas – terceira resposta.....	155
69	Alimentos e Bebidas - tipo de estabelecimento x aumento no movimento da empresa após o Programa Estrada Real.....	156

LISTA DE QUADROS

01	Meios de hospedagem apresentados pelo Guia Quatro Rodas Brasil 2005 selecionados para esta pesquisa.....	107
02	Estabelecimentos de Alimentos e Bebidas selecionados para esta pesquisa.....	109
03	Agências de viagem e turismo selecionadas para esta pesquisa.....	111
04	Comparação entre parceiros e convênios do Programa Estrada Real e o Projeto <i>Alkántara</i>	175
05	Comparação entre as entidades que coordenam o Programa Estrada Real e o Projeto <i>Alkántara</i>	177
06	Principais ações do Programa Estrada Real.....	178
07	Principais ações do Projeto <i>Alkántara</i>	179
08	Percepção dos entrevistados em relação ao fluxo turístico em São João Del Rei.....	183
09	Percepção dos entrevistados em relação ao movimento de sua empresa.....	184

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
OMT	Organização Mundial do Turismo
EDEC	Esquema do Desenvolvimento do Espaço Comunitário
MinTur	Ministério do Turismo
SETUR/MG	Secretaria de Estado de Turismo de Minas Gerais
CPF	Cadastro de Pessoa Física
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica
FIEMG	Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais
IER	Instituto Estrada Real
PPAG	Plano Plurianual de Ação de Governo
FASTUR	Fundo de Assistência do Turismo
BDMG	Banco de Desenvolvimento do Estado de Minas Gerais
FUNDESE	Fundo de Desenvolvimento Socioeconômico do Estado de Minas Gerais
SESI	Serviço Social da Indústria
SENAI	Serviço Nacional da Indústria
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
FGV	Fundação Getúlio Vargas
DER / MG	Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
INMETRO	Instituto Brasileiro de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INDI	Instituto de Desenvolvimento Integrado de Minas Gerais

RMBH	Região Metropolitana de Belo Horizonte
ASLEMG	Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IEPHA	Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico
CBC	Capital Brasileira da Cultura
ONG	Organização não-governamental
IHG	Instituto Histórico de Geográfico
UFSJ	Universidade Federal de São João del Rei
APA	Área de Proteção Ambiental
FEAM	Fundação Estadual do Meio Ambiente
IEF	Instituto Estadual de Florestas
IPTAN	Instituto de Ensino Superior Presidente Tancredo de Almeida Neves
PEDTEMG	Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo do Estado de Minas Gerais
PROFAA	Programa Federal de Auxílio a Aeroportos
FIPE	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
UH	Unidade Habitacional
UFOP	Universidade Federal de Ouro Preto
INPI	Instituto Nacional de Propriedade Industrial
FCA	Ferrovias Centro Atlântica
EFOM	Estrada de Ferro Oeste de Minas
ABAPA	Associação dos Passos de Anchieta
AGEM	Agência Metropolitana da Baixada Paulista

SUMÁRIO

RESUMO	v
ABSTRACT	vi
LISTA DE FIGURAS	vii
LISTA DE TABELAS	ix
LISTA DE QUADROS	xiii
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	xiv
INTRODUÇÃO	18
1 PLANEJAMENTO E POLÍTICAS DE TURISMO NO BRASIL	23
1.1 Turismo: principais conceitos	23
1.2 Evolução do planejamento no Brasil	29
1.3 As políticas de turismo	33
1.4 O Programa Estrada Real	41
1.5 Outros exemplos de projetos turísticos em implantação na Europa e América Latina	54
2 SÃO JOÃO DEL REI: HISTÓRIA, CULTURA E TURISMO	63
2.1 Aspectos sócio-econômicos e históricos	63
2.2 O Patrimônio histórico e cultural.....	69
2.3 Estrada Real: antecedentes históricos e o turismo como uma nova alternativa de desenvolvimento para a região	85
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	94
3.1 Entrevistas realizadas junto a moradores da cidade	98
3.2 Entrevistas realizadas junto a visitantes no centro histórico da cidade	104
3.3 Entrevistas realizadas junto a proprietários ou gerentes de meios de hospedagem	106
3.4 Entrevistas realizadas junto a proprietários ou gerentes de estabelecimentos de alimentos e bebidas	109
3.5 Entrevistas realizadas junto a proprietários ou gerentes de agências de viagem e turismo (receptivo e emissivo)	110

3.6 Entrevistas realizadas com representantes de órgãos de turismo nas esferas local e estadual	112
3.7 Entrevistas realizadas com representantes de outras instituições	113
4 RESULTADOS E DISCUSSÕES	116
4.1 Entrevistas realizadas junto a moradores de São João del Rei	116
4.2 Entrevistas realizadas junto a visitantes em São João del Rei	130
4.3 Entrevistas realizadas junto a empresários de meios de hospedagem	143
4.4 Entrevistas realizadas junto a empresários de Alimentos e Bebidas	151
4.5 Entrevistas realizadas junto a empresários de agências de viagem e turismo (receptivo e emissivo)	157
4.6 Entrevistas realizadas junto a representantes de outras instituições	161
4.7 Entrevistas realizadas junto a representantes dos Poderes Públicos	170
4.8 A Estrada Real e o turismo em São João del Rei: considerações gerais ..	172
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	190
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	198
APÊNDICES	208

INTRODUÇÃO

O turismo é uma atividade que tem crescido substancialmente durante as últimas décadas e que, além do caráter econômico, tem se firmado como um fenômeno social de grandes proporções.

No Brasil, o turismo vem atraindo, cada vez mais a atenção de empreendedores, de instituições e governantes responsáveis pelo planejamento e elaboração de políticas públicas. De acordo com Saab (1999) trata-se de um setor que possui grande vocação para a geração de empregos diretos e indiretos, o que, por si só, já constitui um feito relevante em termos de política econômica.

Diante desse quadro, pode-se observar uma crescente sensibilização sobre o papel que o turismo desempenha ou pode desempenhar no país em termos econômicos.

A importância que o atual governo brasileiro tem dado ao turismo é percebida, principalmente, a partir da sua posse em janeiro de 2003, quando foi criado o Ministério do Turismo, bem como, quando foi apresentando o Plano Nacional de Turismo, criado pela nova Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Em 2004 foi lançado o Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil, como instrumento de execução das políticas do setor (BENI, 2006).

Em Minas Gerais as políticas setoriais de turismo se baseiam em estudos realizados por uma empresa de consultoria portuguesa, a AJS&A – António José Sá & Associados, com o apoio do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, contratados pelo Governo do Estado e também nas Diretrizes Políticas do Programa de Regionalização do Turismo. O resultado do trabalho realizado pela consultoria

citada acima em 2003 recebeu o nome de Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo no Estado de Minas Gerais – PEDTEMG válido por dez anos (AJS&A, 2003).

Assim, com base nesses estudos e na Política Nacional de Turismo, o Governo do Estado de Minas Gerais fez a opção pelo desenvolvimento turístico regionalizado sob a forma de circuitos turísticos e do Programa Estrada Real.

A Estrada Real abrange cento e setenta e sete municípios, sendo cento e sessenta e dois em Minas Gerais, oito no Rio de Janeiro e sete em São Paulo. O grande potencial turístico do eixo principal da Estrada Real e de sua área de influência permite o desenvolvimento de diversas modalidades de turismo, como o histórico, cultural, religioso, ecológico, rural, de saúde, esportivo, gastronômico, entre outros.

O Programa Estrada Real está alinhado com as políticas estabelecidas pelo Governo Federal por meio do Plano Nacional de Turismo 2003-2007, por contemplar as diversidades regionais e buscar oferecer ao mercado produtos marcados pela brasilidade, estimulando a expansão do turismo interno.

O objetivo desta dissertação foi o de analisar o Programa Estrada Real no município de São João Del Rei, Minas Gerais, no período de 1999 a 2007 buscando identificar a percepção dos envolvidos (comunidade, visitantes, empresários, prefeitura municipal e secretaria de estado de Turismo) quanto à sua implantação e possíveis melhorias trazidas para a região.

Como objetivos específicos, foram estabelecidos: identificar, junto à comunidade local, a sua percepção em relação à Estrada Real e ao fluxo turístico no município; levantar junto aos operadores, agências de viagem, meios de hospedagens e estabelecimentos de alimentos e bebidas, sua percepção em

relação à Estrada Real e informações sobre o perfil dos seus clientes; identificar, junto a associações de artesãos e outras instituições relacionadas à cadeia produtiva do turismo local, sua percepção em relação à Estrada Real e ao fluxo turístico no município; identificar, junto aos turistas, suas principais motivações em relação ao turismo no município e sua percepção sobre a Estrada Real; verificar junto aos órgãos de turismo do município de São João Del Rei e do governo do Estado de Minas Gerais se há a adoção de políticas de turismo que visem o desenvolvimento da atividade; e, analisar, de maneira geral, o Programa Estrada Real no município de São João Del Rei através da percepção dos envolvidos e das políticas de desenvolvimento turístico municipais, estaduais e federais.

Assim, esta pesquisa levanta e discute questões relacionadas às políticas públicas de turismo e o envolvimento da comunidade local, empresários e instituições diversas no processo de planejamento turístico, além da percepção dos visitantes em relação à Estrada Real. Além disso, buscou responder a seguinte questão: estaria o Programa Estrada Real trazendo benefícios diretos para a comunidade, empresários e demais envolvidos na cadeia produtiva do turismo no município e estariam os visitantes satisfeitos com sua viagem à São João Del Rei?

O trabalho foi estruturado de modo a apresentar uma seqüência lógica na busca de se atingir os objetivos propostos.

Assim, a primeira parte que tem como elementos centrais o planejamento e as políticas de turismo no Brasil, foi dividida em quatro itens distintos, iniciando com a apresentação das principais definições utilizadas no turismo, necessárias ao entendimento deste trabalho; no segundo item, são descritos alguns conceitos sobre planejamento e a evolução das políticas de planejamento no Brasil de modo a facilitar a compreensão de planejamento turístico, que compõe o terceiro item; a

apresentação do Programa Estrada Real configura-se como o quarto item. Estes dois últimos constituíram-se a base teórica que orientou as análises desta pesquisa.

A segunda parte apresenta uma descrição do município de São João Del Rei em seus aspectos sócio-econômicos, históricos e culturais e da Estrada Real. Além disso, tem uma base teórica focada em aspectos do patrimônio histórico e cultural, considerados importantes para o desenvolvimento deste trabalho. Mais especificamente, descreve a infra-estrutura e alguns recursos turísticos locais.

Os procedimentos metodológicos são mencionados na terceira parte e foram escolhidos e abordados de acordo com critérios que possibilitassem atingir os objetivos propostos inicialmente. A pesquisa, que pode ser classificada como sendo de natureza descritiva, busca levantar as opiniões de alguns dos envolvidos no processo de desenvolvimento turístico do município de São João Del Rei e relacioná-las às propostas do Programa Estrada Real, adotado como uma das políticas de desenvolvimento do governo do Estado de Minas Gerais.

A pesquisa de campo foi realizada no período de março a julho de 2006 e dividida em sete etapas, cada uma abrangendo um dos elementos considerados relevantes para este trabalho. Foram feitas entrevistas: com cem moradores de São João Del Rei; com cento e quatorze visitantes; com quinze proprietários de meios de hospedagem; com oito proprietários de estabelecimentos de alimentos e bebidas; com quatro gerentes ou proprietários de agência de viagem; com um representante dos órgãos de turismo nas esferas local, estadual e federal; com representantes de outras instituições cuja opinião fosse relevante para essa pesquisa, como o Instituto Estrada Real, o Instituto de Ensino Superior Presidente Tancredo de Almeida Neves – IPTAN (Curso de Turismo), Ferrovia Centro Atlântica, Associação Comercial,

Circuito Turístico Trilhas dos Inconfidentes, Sebrae, associações de artesãos e de produtores de peças em estanho.

A quarta parte apresenta os resultados e discussões da pesquisa de campo e uma análise geral sobre o turismo em São João Del Rei baseando-se nas entrevistas realizadas e no referencial teórico, subdividindo-se em oito itens. Nesta parte os dados são analisados separadamente e relacionados, com a intenção de melhor entender a percepção dos envolvidos em comparação às políticas propostas pelo Governo do Estado de Minas Gerais e pelo Programa Estrada Real.

Na última parte, encontram-se as considerações finais onde são apresentadas as últimas ponderações pertinentes a esta pesquisa.

1 PLANEJAMENTO E POLÍTICAS DE TURISMO NO BRASIL

1.1 Turismo: principais conceitos

A Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - UNESCO (2006) considera que o turismo em todo o mundo é um dos elementos para a consolidação da paz entre os povos, uma vez que sentimentos como a amizade, o respeito e a cooperação entre populações de uma mesma nação ou mesmo de países diferentes, são estimulados pelo fluxo turístico.

Porém, encontrar um conceito para turismo que seja amplamente aceito por estudiosos, pesquisadores e mercado é ainda algo complexo, na medida em que nenhum dos conceitos atuais reflete a real amplitude e complexidade da atividade.

Lage e Milone (2000, p. 26), afirmam que

o turismo, na sociedade moderna, pode ser considerado um conjunto de atividades econômicas diversas que englobam os transportes, os meios de hospedagem, os agenciamentos de viagens e as práticas de lazer, além de outras tantas ações mercadológicas que produzem riquezas e geram empregos para muitas regiões e países.

O turismo pode ainda, segundo Ansarah (2001, p. 11),

ser considerado um 'agrupamento de setores', existindo entre eles uma complementaridade técnica. Tendo em conta sua heterogeneidade e complexidade, pode-se afirmar que o turismo, como setor econômico, é um conceito difícil de definir de maneira uniforme. Muito mais que um setor, é uma atividade que se estende de forma direta por vários setores da economia, e, de forma indireta, por todos os demais setores.

Outra linha de pensamento é apresentada por Beni (2001a), que é a de agrupar os vários conceitos existentes segundo a vertente à qual eles mais se

adaptam de acordo com o aspecto mais valorizado em cada um. Assim, pode-se identificar no campo acadêmico, nas empresas privadas e nos órgãos governamentais três tendências para a definição de turismo: a econômica, a técnica e a holística.

A Organização Mundial do Turismo – OMT (2003, p. 20) define o turismo como “as atividades de pessoas que viajam para lugares afastados de seu ambiente usual, ou que nele permaneçam por menos de um ano consecutivo, a lazer, a negócios ou por outros motivos”. Apesar de inúmeros os conceitos utilizados e da falta de consenso entre estudiosos do fenômeno turístico, uma característica é comum a eles: o deslocamento do ambiente habitual. Não se pretende neste trabalho discutir esses conceitos e visões, que são inúmeros e muitas vezes controversos. Porém, para fins do desenvolvimento desta pesquisa, foi adotado o conceito da OMT, por ser considerado mais global.

Apesar de todas as controvérsias, esses e outros conceitos utilizados pelo turismo são de extrema importância para o entendimento do funcionamento do sistema turístico.

Para melhor compreensão deste trabalho é importante que sejam também considerados outros conceitos: turista, visitante, oferta, demanda, mercado, segmentação de mercado, recursos turísticos, produto turístico, destino, infraestrutura, entre outros.

De acordo com o documento da Organização das Nações Unidas e OMT *apud* Dias (2005, p. 19) o visitante é definido como “qualquer pessoa que viaje a um lugar que não seja aquele de seu meio habitual por um período de menos de 12 meses e cuja finalidade ao viajar seja alheia ao exercício de uma atividade remunerada no lugar que visite.” Assim, pode-se dizer que os turistas permanecem

no destino, tempo suficiente para pernoitar, seja qual for o tipo de alojamento escolhido. Já os excursionistas, são aqueles que não utilizam nenhum tipo de alojamento no destino. Optou-se nesta pesquisa, por usar o termo “visitante” por abranger tanto o turista quando o excursionista.

O turismo, afirma Dias (2005), é uma atividade produtiva que gera produtos para serem comercializados entre pessoas. Assim, tradicionalmente em qualquer sistema econômico, mercado é o local onde se realiza esse comércio, onde há o encontro entre compradores e vendedores.

A oferta e a demanda são os dois lados fundamentais para existência do mercado, de acordo com Dias (2005). E do ponto de vista do turismo, mercado é onde turistas (consumidores) e os produtores de bens e serviços turísticos se encontram e realizam as trocas.

A demanda pode ser considerada, segundo Beni (2001a, p. 146), como “a quantidade de um bem ou serviço que os consumidores desejam e podem comprar a um dado preço em um dado tempo”. Assim, é necessário que o consumidor tenha condições financeiras, tempo disponível e desejo para consumir determinado produto ou serviço.

A oferta se relaciona diretamente com a demanda e diz respeito à quantidade de um bem ou serviço que chega ao mercado, por determinado preço e em determinado período de tempo (BENI, 2001a). A oferta turística, de acordo com Dias (2005), possui vários componentes de grande importância: recursos turísticos, serviços e equipamentos turísticos, infra-estrutura e serviços básicos.

Recurso turístico é todo elemento que por si só ou mesmo combinado a outros seja capaz de estimular deslocamentos turísticos (DIAS, 2005). Assim, os recursos turísticos podem ser considerados de vital importância para o

desenvolvimento da atividade turística, uma vez que, sem esses recursos não há estímulo para o deslocamento.

Dias (2005, p. 75) define destinação turística como “uma localidade, uma região ou um país que recebe visitantes que para lá se dirigem para passar um período relativamente curto.” Conclui-se então que o turismo acontece, principalmente, nas cidades.

As cidades compreendidas do modo amplo, como um centro de articulação do conjunto de atividades (políticas, econômicas, sociais, etc.) de um município, são o principal destino dos turistas, que sempre têm como referência um espaço físico-territorial para sua permanência durante um pequeno espaço de tempo (DIAS, 2005, p. 75).”

É importante também destacar a diferença existente entre recurso e produto turístico. Beni (2006, p. 93) afirma que “recursos são elementos disponíveis na localidade turística ou com potencial turístico passível de ser explorado de acordo com a legislação vigente.” Já o produto turístico “é o resultado final dos equipamentos e serviços agregados aos recursos, capaz de satisfazer as necessidades de uma demanda específica, podendo se adquirido ou usufruído por esta (BENI, 2006, p. 93)”.

O turismo necessita para se desenvolver de infra-estrutura, que conceitualmente divide-se em geral e específica. De acordo com Beni (2001a, p. 126) a infra-estrutura geral vai servir ao setor turístico de maneira incidental, ou seja, vai atender a todos os demais setores da economia: indústria, comércio, agricultura, residências, e outros. Ela compreende a rede viária e de transportes, sistema de captação e distribuição de água, tratamento de esgotos, sistema de telecomunicações, energia, entre outros serviços dos quais a população local

necessita. Por outro lado, a infra-estrutura específica (ou turística) compreende todos os serviços necessários ao turismo, como alojamentos e outras instalações turístico-recreativas.

Tão importante quanto o aspecto econômico do turismo, é sua dimensão social e cultural, pois ele pode ser considerado como um fenômeno que se dá através do contato entre pessoas.

Como o turismo é uma atividade que efetivamente ocorre quando o visitante está no destino, Cooper et al (2001) afirmam que a implicação disso para os habitantes de determinada localidade é que eles entrarão em contato com uma população estranha durante o processo de produção. Assim, esse contato entre essas pessoas de diferentes culturas poderá ser benéfico ou prejudicial para a população anfitriã, dependendo da diferença de culturas ou da natureza do contato.

Swarbrooke (2000) destaca que, em geral, se tem dado maior atenção aos impactos negativos do turismo sobre a cultura e sociedade local, sem reconhecer que alguns efeitos podem também ser positivos. Entre os impactos positivos, o mesmo autor cita:

- maior atenção à conservação de comunidades locais por parte do poder público;
- mais interesse na conservação de línguas de antepassados, se estas foram consideradas como recurso turístico, e;
- desenvolvimento e renovação de novas formas de arte e artesanato.

Entre os aspectos negativos, chamam atenção o aumento da criminalidade, a especulação imobiliária e a pressão para substituir o artesanato tradicional por outros produtos que não são característicos do local, podendo levar a uma homogeneização dos mesmos.

Desse modo, existem inúmeros fatores que podem determinar se os resultados dos impactos socioculturais serão positivos ou negativos. Assim, a relação entre os possíveis impactos vai variar de acordo com o tipo de turismo que ocorre na localidade, com o grau de desenvolvimento econômico e social da população local em relação aos visitantes, bem como com a forma com que o setor público administra o turismo.

Por outro lado, merecendo também atenção, encontram-se os vários fatores que podem influenciar o comportamento do turista, entre os quais a motivação se enquadra entre as mais importantes de acordo com Dias (2005). Segundo o mesmo autor, a base das motivações são as necessidades que atingem um nível de intensidade suficiente para induzir a pessoa a agir e podem ter origem em estímulos internos, como fome ou cansaço e externos, como propaganda ou incentivo de outras pessoas. Os estímulos internos são denominados motivações.

Assim, a motivação turística é o que leva determinada pessoa a conhecer determinada destinação e segundo Dias (2005) podem ser classificadas em quatro grandes categorias:

- motivações físicas, relacionadas a saúde ou necessidade de entretenimento;
- psicológicas, onde se incluem visitas a familiares, amigos ou busca de novas relações;
- sociais, que permitem alcance de determinados objetivos sociais, como prestígio ou melhoria da imagem junto aos grupos sociais, e;
- culturais, permite evolução pessoal, através do conhecimento de outras culturas.

Cooper et al (2001) destacam que vários autores, como Dann, McIntosh, Goeldner e Ritchie e Plog abordaram o conceito de motivação, porém as dimensões

desse conceito em relação às viagens são difíceis de mapear e apresentam as seguintes características comuns:

- relação inicial com alguma necessidade que se manifesta em termos de desejos e ao impulso como energizador da ação;

- a motivação se baseia em aspectos sociológicos ou psicológicos de normas, atitudes, cultura e percepção adquiridas, levando a diferentes formas de motivações para cada pessoa: e

- a imagem da destinação, criada a partir de canais de comunicação que influenciam a motivação e, posteriormente, o tipo de viagem escolhida.

E ainda segundo Swarbrooke e Horner (2002) a questão da motivação é altamente complexa e depende de uma série de fatores, que incluem a personalidade, o estilo de vida e as experiências passadas das pessoas, além de suas características demográficas e a antecedência com que é feito o planejamento da viagem.

1.2 Evolução do planejamento no Brasil

Planejar, definitivamente, não é algo simples. Trata-se de um processo utilizado pelos seres humanos durante grande parte de sua vida, mesmo que empiricamente ou de forma intuitiva. Utilizamos o planejamento em nosso dia-a-dia para ações desde as mais simples como escolher o caminho a ser utilizado para o trabalho até para soluções de problemas diários.

A palavra planejamento é bastante ambígua e, portanto, de difícil definição, afirma Hall (2001).

O planejamento está relacionado ao ato de administrar. Segundo Chiavenato (2000, p. 16) o planejamento “é o ponto de ligação entre a situação atual e situação desejada”.

Porém é importante destacar, conforme explica Barreto (1991), que nas ciências humanas de forma geral não existem definições precisas como há nas ciências exatas. As ciências exatas só possuem uma forma e se alguma coisa for mudada nela, corre-se o risco de mudar o conteúdo. Assim, não existe apenas um conceito para planejamento, mas identificam-se nesses conceitos vários aspectos em comum. Entre eles podemos destacar a idealização de um futuro e a ação no presente, de modo a se chegar nesse ideal imaginado.

É importante destacar também que,

para dar um sentido mais preciso aos conceitos, pode-se acrescentar que o planejamento é um *processo* racional, sistemático e flexível, cuja finalidade é garantir o acesso a uma situação determinada, à qual não se poderia chegar sem ele (MOLINA, 2005, p. 45).

Essa racionalidade torna-se importante no processo de planejamento uma vez que, sem ela, não é possível idealizar um futuro identificando as intervenções a serem feitas no presente. E mais: é necessário também reavaliar o processo e as ações planejadas, de modo a corrigir possíveis desvios de objetivos.

Dias (2003, p. 87) relata que “há várias formas de se definir planejamento, sendo que todas elas remetem à organização do futuro”. Assim, planejar, diz respeito a diagnosticar o presente, definir o futuro como se deseja e, através de

ações específicas, atingir os objetivos propostos. Em qualquer situação, o planejamento não é

algo estático, é um dever, um acontecer de muitos fatores concomitantes, que têm de ser coordenados para se alcançar um objetivo que está em outro tempo. Sendo um processo dinâmico, é lícita a permanente revisão, a correção de rumos, pois exige um repensar constante, mesmo após a concretização dos objetivos (Barreto, 1991, p. 12).

Não há dúvidas quanto à importância e à necessidade de se realizar o planejamento do turismo. Ruschmann e Widmer (2001, p. 67) afirmam que

o planejamento é fundamental e indispensável para o desenvolvimento de um turismo equilibrado, também chamado de turismo sustentável, ou seja, aquela que ocorre em harmonia com os recursos naturais, culturais e sociais das regiões turísticas receptoras, preservando-os para as gerações futuras.

O planejamento torna-se, portanto, um importante meio de controle do turismo desordenado, contribuindo assim, para que os impactos negativos desta atividade sejam minimizados. O planejamento turístico pode então ser definido como um

processo que tem como finalidade ordenar as ações humanas sobre a localidade turística, bem como direcionar a construção de equipamentos e facilidades, de forma adequada, evitando efeitos negativos nos recursos que possam destruir ou afetar sua atratividade. Constitui o instrumento fundamental na determinação e seleção das prioridades para a evolução harmoniosa da atividade turística, determinando suas dimensões ideais para que, a partir daí, se possa estimular, regular ou restringir sua evolução (RUSCHMANN, WIDMER, 2001, p. 67).

O planejamento deve ser pensado e priorizado para que se evitem os possíveis danos aos patrimônios naturais e culturais da região onde o turismo se desenvolve.

Por sua complexidade, o planejamento lida com “um conjunto de decisões interdependentes ou sistematicamente relacionadas e não com decisões individuais” (HALL, 2001, p. 24). É importante destacar que pode ser muito mais difícil trabalhar o planejamento de forma isolada, sem considerar as possíveis variáveis e dificuldades que poderão ser encontradas.

Em termos de planejamento governamental chama a atenção ao tipo que foi mais utilizado no Brasil, com foco especial em objetivos econômicos. De acordo com Almeida (2004) o planejamento público no Brasil foi mais frequentemente estruturado em torno de objetivos econômicos, formulados em alguns casos, visando atender as necessidades de desenvolvimento regional ou de estabilização econômica.

Como consequência disso, o país amadureceu sob o ponto de vista industrial e avançou tecnologicamente. Mas a sociedade permaneceu inaceitavelmente desigual e continuou a padecer das mesmas injustiças, “em especial nos terrenos da educação, da saúde e das demais condições de vida para os setores mais desfavorecidos da população” (ALMEIDA, 2004, p. 03).

Outro aspecto considerado relevante refere-se ao conceito de planejamento utilizado no Brasil. Segundo Campos *apud* Almeida (2004, p. 03) esse conceito sempre sofreu “grande imprecisão terminológica, tendo sido utilizado tanto para o micro planejamento setorial como para o planejamento macroeconômico mais integrado”.

Um problema identificado no processo de planejamento que ocorre nos países em desenvolvimento, não sendo diferente no Brasil é o fato de que muitos vêem o planejamento sob a ótica do confeccionar planos, delegar responsabilidades, e determinar o orçamento. Diante do exposto, o planejamento seria um ato

meramente burocrático que, uma vez elaborado e com suas etapas cumpridas atingiria os objetivos propostos.

Caso o plano desenhado inicialmente seja bom, o resultado ao final será bom. Se o plano é ruim, o resultado é ruim. O que necessitam as políticas públicas é de bons “planejadores” com mentes privilegiadas e “visão de futuro” para se anteceder ao que vem no futuro e fazer planos corretos que levem a resultados calculados (OLIVEIRA, José, 2006).

Ainda segundo Oliveira, José (2006) a dissociação entre a fase de elaboração e implementação do planejamento é um dos motivos que leva a falhas nos resultados das políticas públicas.

1.3 As políticas de turismo

Os termos política e planejamento têm uma relação direta e, portanto, precisam ser entendidos e analisados conjuntamente dentro da mesma perspectiva.

Política, segundo Dias (2003, p. 121), é um termo “comumente usado para indicar a atividade ou conjunto de atividades que, de alguma maneira, têm como termo de referência a *polis*, ou seja, o Estado”. Cabe ao Estado, na maioria dos casos a formulação de políticas setoriais. Assim, Solha (2006, p. 89) afirma que

Devido à sua abrangência e complexidade, comumente cabe ao Estado estabelecer as políticas para as mais diversas esferas de atuação governamental. Isto se dá por meio da definição de objetivos e da criação de regras que refletem os princípios de uma sociedade.

A autora destaca ainda que política pode ser entendida como uma forma de gerenciamento de diversos interesses em torno de algum objetivo. Quando esse gerenciamento ocorre por parte do governo, nos deparamos com política pública.

Política pública pode ser definida, de acordo com Dias (2003, p. 121), como sendo um conjunto de ações executadas pelo Estado, buscando atender às necessidades da sociedade. E ainda como “tudo o que o governo decide fazer ou não” (HALL, 2001, 26). As linhas de ação dessa política devem estar direcionadas ao bem comum e satisfazer ao interesse público.

Goeldner, Ritchie e McIntosh (2002, p. 294) definem política de turismo como sendo

Um conjunto de regulamentações, regras, diretrizes, diretivas, objetivos e estratégias de desenvolvimento e promoção que fornece uma estrutura na qual são tomadas decisões coletivas e individuais que afetam diretamente o desenvolvimento turístico e as atividades diárias dentro de uma destinação.

Um aspecto importante destacado por Hall e Jenkins apud Hall (2001, p. 26) é que “para que uma política seja considerada pública, ela deve, no mínimo, ter passado por um processo, mesmo que apenas autorizada ou ratificada, por órgãos públicos”.

No turismo, a política pública será tudo aquilo que o governo decide fazer ou não em relação ao setor. Mas o que se identifica na prática, é que essa realidade não se apresenta de forma tão simplista. As preocupações com o turismo são às vezes inexistentes, onde a falta de controle marca o seu desenvolvimento em diversos destinos ou localidades com potencial turístico. Solha (2006, p. 90) afirma que as “políticas para o setor só aparecem quando este adquire importância econômica ou quando começa a causar transtornos.”

A importância de uma política voltada especificamente para o desenvolvimento do turismo se reflete na afirmação de Beni (2001a, p. 177) de que,

a política de turismo é a espinhal dorsal do 'formular' (planejamento), do 'pensar' (plano), do 'fazer' (projetos e programas), do 'executar' (preservação, conservação, utilização e ressignificação dos patrimônios natural e cultural e sua sustentabilidade), do 'reprogramar' (estratégia) e do 'fomentar' (investimentos e vendas) o desenvolvimento turístico de um país ou de uma região e seus produtos finais.

Porém, não se deve esquecer que a “elaboração de políticas públicas é, antes de tudo, uma atividade política e essas são influenciadas por características econômicas, sociais e culturais da sociedade, assim como pelas estruturas formais dos governos e outros aspectos do sistema político” (HALL, 2001, p. 26). Partindo dessa análise, podemos dizer que a política sofrerá diretamente influência do ambiente político e das estruturas governamentais a que estiver subordinada.

Dias (2003) afirma que uma política de turismo planejada e articulada não é algo muito comum. No Brasil, identificamos várias ações que muitas vezes são isoladas ou que esbarram em entraves burocráticos na tentativa de sua implementação. Como exemplo, temos a normatização, através de políticas de turismo, das atividades relacionadas ao ecoturismo em Bonito, no Mato Grosso do Sul.

As políticas de turismo,

no sentido de uma ação empreendida com objetivo específico, existem de modo geral, quando da existência da atividade turística. Uma política de turismo, formalmente instituída através de um documento norteador, pode ser inexistente, mas desde que existam medidas empreendidas pelo Estado, em que nível for, seja no sentido de orientar, regulamentar ou ordenar a atividade ou segmentos do turismo; existe uma política de turismo (DIAS, 2003, p. 120).

Um aspecto importante que tem sido considerado na elaboração de políticas de turismo em vários destinos é a participação de toda a sociedade no processo de tomada de decisão: poder público, iniciativa privada, comunidade e terceiro setor. Essa interação tem se mostrado um aliado na busca de soluções e alternativas que sejam de interesse comum. Essa visão pode ser considerada popular, populista ou “politicamente correta”, segundo Oliveira, José (2006). A maior crítica a essa participação popular se baseia na afirmação de que esse envolvimento, e por consequência as decisões, nem sempre são simples e fáceis, tornando todo o processo de planejamento turístico lento e muitas vezes não chegando a resultados satisfatórios.

No Brasil, a discussão da Política Nacional de Turismo, a criação de um Ministério próprio e, conseqüentemente, a elaboração do Plano Nacional de Turismo e seu lançamento oficial em 2003 constituíram um marco no processo de planejamento do setor.

Com o Ministério do Turismo, foi também instituída uma nova estrutura,

segundo a qual foi criada a Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, que elaborou a Política Nacional de Turismo e desenvolveu seu instrumento de execução, o Programa de Regionalização do Turismo, articulando organismos e instâncias nacionais e regionais, promovendo a cooperação e a interação com órgãos de administração federal, estadual e municipal (BENI, 2006, p. 28)

O Plano Nacional de Turismo 2003 - 2007 passou então a nortear as ações do Ministério do Turismo e trouxe um novo ânimo ao setor que pôde perceber no governo federal a preocupação em buscar novas alternativas para o País, através do desenvolvimento planejado do turismo. Sua finalidade principal é “explicitar o pensamento do governo e do setor produtivo e orientar as ações necessárias para

consolidar o desenvolvimento do setor do turismo.” (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2003, p. 15). Ele está dividido em sete macro-programas através dos quais pretende alcançar os objetivos e metas estabelecidas. São eles: Gestão e Relações Institucionais; Fomento; Infra-estrutura; Estruturação e Diversificação da Oferta Turística; Qualidade do Produto Turístico; Promoção e Apoio à Comercialização e Informação Turística.

As Diretrizes Políticas do Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil foram lançadas em 2004 e “seguem a um modelo de gestão política descentralizada, coordenada e integrada, baseada nos princípios da flexibilidade, articulação, mobilização, cooperação intersetorial e interinstitucional e na sinergia das decisões (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2004a, p. 11)”.

O que se percebe é que o grande desafio desse plano é difundir um modelo de parceria e gestão descentralizada, e, principalmente, participativa na esfera estadual, buscando atingir os municípios onde, efetivamente, o turismo acontece por meio da regionalização e interiorização (OLIVEIRA, José, 2006). Dessa forma, foram estabelecidos fóruns estaduais e conselhos municipais de turismo, que são instrumentos previstos pelo Plano Nacional de Turismo, para possibilitar sua implementação e maior integração entre as ações, avaliação e acompanhamento dos resultados.

Segundo sua base conceitual, a compreensão do Programa de Regionalização do Turismo passa pela noção de território como espaço “de interação do homem com o ambiente, dando origem a diversas formas de se organizar e se relacionar com a natureza, com a cultura e com os recursos de que dispõe (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2004b, p. 11).” Essa noção de território deve ser entendida como uma forma de coordenação entre agentes econômicos,

representantes políticos e organizações sociais, buscando superar a visão estritamente setorial do desenvolvimento.

As políticas públicas adotadas pelo governo Lula, através de sua Política Nacional de Turismo enfatizam o desenvolvimento regionalizado e vem fomentando a “consolidação de uma rede de entidades e instituições, em todo o território nacional, envolvendo o poder público nas três esferas de governo, a iniciativa privada e o terceiro setor” (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2006, p. 30). E ainda: essa nova forma de gestão do turismo tem estimulado uma discussão e deliberação sobre a Política Nacional de Turismo e seus desdobramentos, nas diferentes escalas territoriais do país.

Se considerarmos que uma das metas do Ministério do Turismo expressa no Plano Nacional de Turismo é a descentralização, os municípios devem, então, assumir essa responsabilidade. Entretanto, isso não significa que devem assumir sozinhos essa responsabilidade; devem buscar estimular a participação dos governos estaduais e federais e demais envolvidos no processo, como a comunidade local, setor privado e terceiro setor (SALVATI, 2004).

Apesar dos avanços dos últimos anos, de acordo com o diagnóstico apresentado no Plano Nacional de Turismo 2003-2007, o Brasil ainda está longe de ocupar um lugar de destaque no cenário turístico mundial. Um dos motivos apontados é que

a falta de articulações entre os setores governamentais tem gerado políticas desencontradas, fazendo com que os poucos recursos destinados ao setor se percam em ações que se sobrepõem ou que não estão direcionadas a objetivos comuns (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2003, p. 12).

O governo federal juntamente com os estados e municípios têm buscado objetivos comuns, na tentativa de reduzir essa falta de articulação. Assim, dentro da proposta de regionalização do Plano Nacional de Turismo e em harmonia com as orientações e diretrizes do governo Federal, Minas Gerais optou por um planejamento sob a forma de Circuitos Turísticos e do Programa Estrada Real.

Os circuitos turísticos são uma espécie de associação regional nos quais incluem além dos municípios, representantes da iniciativa privada ligadas ao turismo e representantes da sociedade civil organizada, entidades de classe e organizações não-governamentais.

Segundo a Secretaria de Estado de Turismo de Minas Gerais – SETUR/MG (2007a)

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.

Essas organizações são compostas, de modo geral, por pessoas físicas e jurídicas, órgãos públicos, associações e entidades, que em geral se voltam para o desenvolvimento turístico da região onde está inserido.

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 o gestor contratado para executar as ações necessárias (SETUR/MG, 2007a).

Segundo o Decreto 43.321/2003 para “fins de promoção da política de turismo no âmbito do Estado, serão reconhecidos os Circuitos Turísticos institucionalizados

e com personalidade jurídica registrada em cartório (SETUR/MG, 2003)”. Assim, considera-se como Circuito Turístico o conjunto de municípios de uma mesma região, com afinidades culturais, econômicas e sociais que se unem para organizar e desenvolver o turismo de forma regionalizada. E ainda, que para participar da política de turismo do governo do Estado, o Circuito Turístico deverá possuir um Certificado de Reconhecimento que será expedido pela SETUR/MG, mediante o cumprimento de diversas exigências, conforme a Resolução N°007/2003 (SETUR/MG, 2003), dentre elas:

- apresentação de documentos institucionais: estatuto da entidade registrado em cartório. Ata de criação e posse da atual diretoria, cópia de documento de identidade e Cadastro de Pessoa Física - CPF do presidente eleito, Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica - CNPJ com situação cadastral ativa e ata de aprovação do regimento interno;

- exigências estatutárias, entre outras: definir-se como entidade sem fins lucrativos, com objetivos e finalidades direcionados ao desenvolvimento do turismo sustentável regional; declarar que contempla a participação do poder público e da iniciativa privada; ter a denominação precedida de “Circuito Turístico”;

- possuir sede definida com endereço fixo, telefone, fax e e-mail, devidamente atualizados, para efeito de correspondência junto à SETUR/MG;

- apresentar uma logomarca que corresponda à identidade do circuito;

- entregar o levantamento da oferta turística dos municípios do circuito, digitalizado e devidamente revisado;

- manter pelo menos um Bacharel em Turismo como responsável técnico pelos projetos desenvolvidos;

- instalar e manter pelo menos um posto de informações turísticas em local estratégico do circuito.

Até março de 2007 haviam 55 circuitos certificados no Estado de Minas Gerais (SETUR/MG, 2007a), entre eles o Circuito Turístico Trilhas dos Inconfidentes, que contempla a região de São João del Rei.

Até o lançamento oficial do Programa Estrada Real em 2003, o planejamento turístico em Minas Gerais estava centrado, principalmente, em circuitos turísticos. Tal ação governamental, articulou diversas regiões do Estado em uma espécie de rede de instituições e empresas, segundo Gomes e Santos (2007, p. A10).

1.4 O Programa Estrada Real

A idéia da Estrada Real, sob a forma de um programa, aconteceu em 1998, quando o empresário Eberhard Hans Aichinger indicado pela Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais - FIEMG assumiu a presidência da Câmara da Indústria do Turismo.

Em busca de conhecer mais profundamente as potencialidades turísticas do Estado, afirma Aichinger (2004), que chamou-lhe a atenção um relato feito por dois diretores da Associação Comercial de São João Del Rei sobre a Estrada Real. As primeiras informações sobre o assunto foram recebidas, segundo Aichinger (2004), em agosto de 1998 e tratavam da recuperação do caminho dos Bandeirantes quando adentraram pelas Minas Gerais, vindos, principalmente, pela rota que passa por Taubaté/SP, entrando por Cruzeiro, pela Garganta do Embaú, atravessando pela

Serra da Mantiqueira e chegando a Passa Quatro/MG e aos municípios do Circuito das Águas. Assim surgiu a idéia de se utilizar a Estrada Real como um grande projeto turístico.

Com objetivo de se estabelecer regras claras e objetivas para a exploração turística da Estrada Real, algumas iniciativas foram tomadas, entre elas, a elaboração de uma legislação específica pelo Governo do Estado de Minas Gerais – entre 1999 e 2002 -, conforme citado por Guerra et al. (2003, p. 16), que “buscava resguardar o patrimônio histórico, cultural, natural e paisagístico do entorno da Estrada Real, no seu trecho mineiro, de toda e qualquer ação que pudesse degradar ou alterar suas características”.

Como resultado de todo o trabalho voltado para o resgate da Estrada Real, foi sancionada a Lei Estadual de nº 13.173/99, que dispõe sobre o “Programa de Incentivo ao Desenvolvimento do Potencial Turístico da Estrada Real”, que passou a nortear as ações institucionais da Secretaria de Estado do Turismo – SETUR/MG, quanto às políticas de desenvolvimento para a Estrada Real.

Após a aprovação desta lei, a FIEMG criou o Instituto Estrada Real – IER -, uma sociedade civil sem fins lucrativos com objetivo de “criar, organizar e gerenciar o produto turístico Estrada Real e suas variantes” (GUERRA et al., 2003).

Mariuzzo (2006) afirma que uma das primeiras ações do IER foi o licenciamento da logomarca Estrada Real, que já é comercializada numa lista de produtos que inclui chocolates, café, doce de leite, um bar temático e um dos modelos de carros da Fiat Automóveis, o Dobló.

A cerimônia oficial de lançamento do Programa, aconteceu em São João del Rei em 19 de abril de 2003 (figura 01), quando foi inaugurado o primeiro marco da Estrada Real.

A solenidade de abertura ocorreu no Teatro Municipal da cidade, com a presença do Ministro do Turismo Walfrido Mares Guia, o Governador do Estado de Minas Gerais, Aécio Neves, o presidente do Instituto Estrada Real, Eberhard Hans Aichinger, além do prefeito de São João del Rei e diversas outras autoridades.

Após a cerimônia, foi servido um *brunch*¹ na Rotunda, localizada no Complexo Ferroviário e à tarde foi realizada a missa solene e inauguração do Primeiro Marco da Estrada Real (figura 02). As festividades de lançamento finalizaram com um show com o cantor Milton Nascimento, em Tiradentes.

¹ *Brunch*: Segundo Matarazzo (2007) é uma mistura de café da manhã (*breakfast*) com o almoço (*lunch*). Normalmente servido entre as 10 e 14 horas.



Foto 01 - Convite para o lançamento do Programa Estrada Real - São João del Rei, 19 de abril de 2003.



Foto 02 - Cerimônia de lançamento do Programa Estrada Real - Teatro Municipal de São João del Rei



Foto 03 - Ministro do Turismo (em 2003) Walfrido Mares Guia e Governador Aécio Neves



Foto 04 - Eberhard Hans Aichinger, presidente do Instituto Estrada Real



Foto 05 - Brunch servido na Rotunda - Complexo Ferroviário de São João del Rei

Figura 01 - Cerimônia oficial de lançamento do Programa Estrada Real.
Fonte: Silvana Toledo de Oliveira



Foto 01 - Bispo de São João del Rei, Dom Waldemar Chaves de Araújo e o Governador Aécio Neves.



Foto 02 - Primeiro Marco da Estrada Real durante a cerimônia de inauguração.



Foto 03 - Cerimônia de inauguração

Figura 02 - Inauguração do Primeiro marco da Estrada Real, parte integrante da Cerimônia oficial de lançamento do Programa.

Fonte: Silvana Toledo de Oliveira

A Estrada Real abrange cento e setenta e sete municípios (figura 03), sendo cento e sessenta e dois em Minas Gerais, oito no Rio de Janeiro e sete em São Paulo (Figura 04).

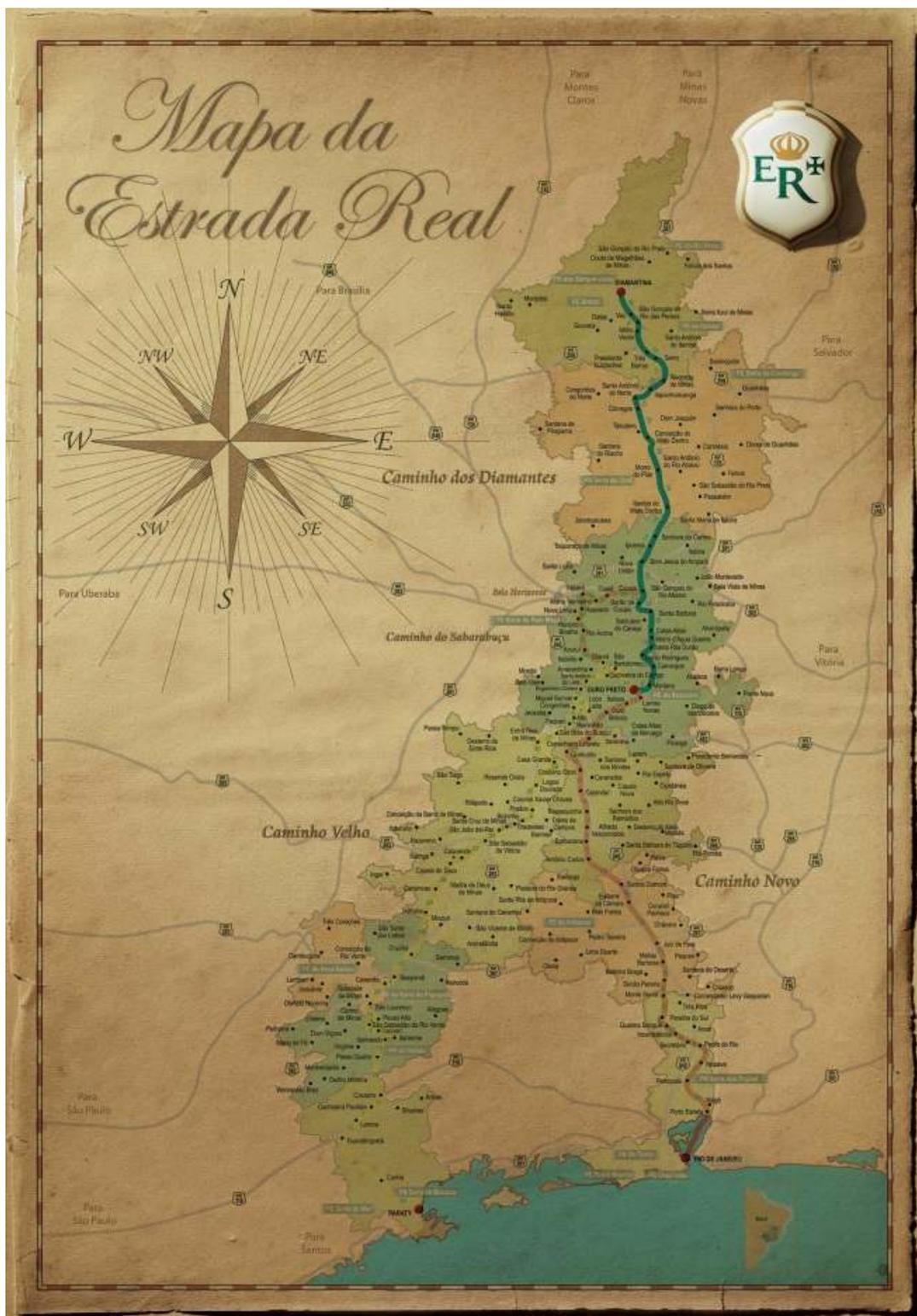


Figura 03 - Mapa da Estrada Real.

Fonte: Instituto Estrada Real – www.estrada-real.org.br (2007a).

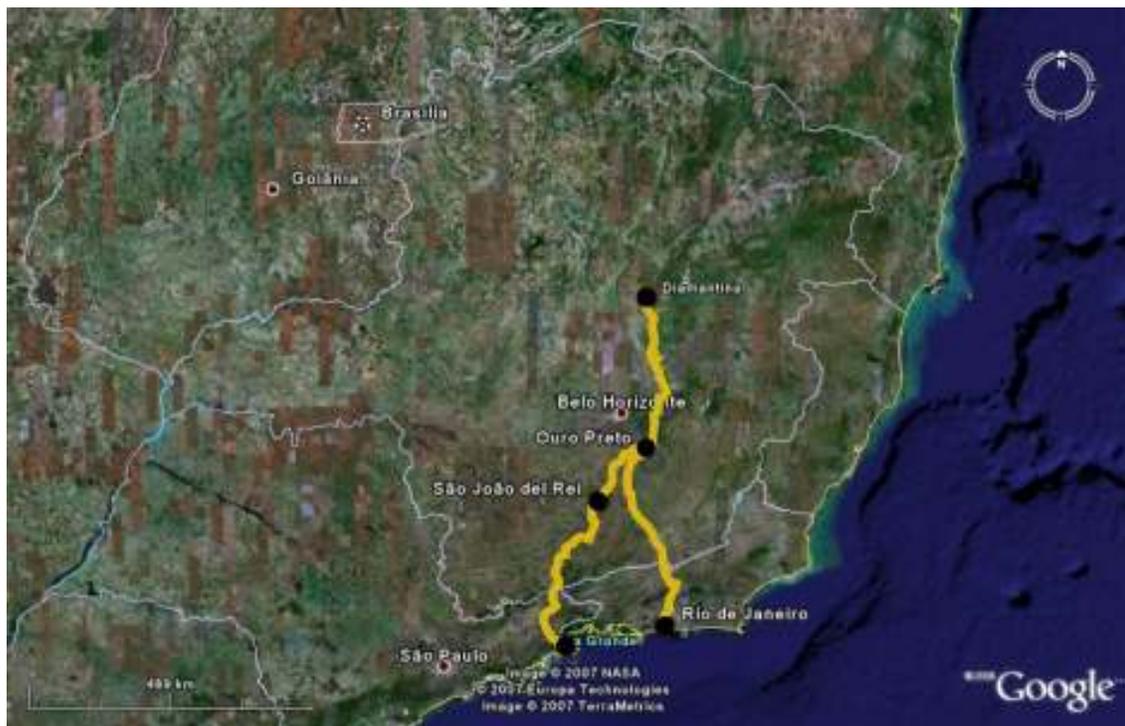


Figura 04 - Localização da Estrada Real em relação aos Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo.

Fonte: Adaptado do Google Earth (2006).

A expectativa, segundo dados da FIEMG, é que, a partir de 2003, os mais de 1400 km do percurso atraiam cerca de 2,5 milhões de turistas por ano, gerando mais de 178.000 empregos e U\$S 1,25 bilhão para as economias municipais.

O Programa Estrada Real está de acordo com as políticas de turismo estabelecidas pelo Governo Federal através do Plano Nacional de Turismo (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2003), onde diz que:

o turismo no Brasil contemplará as diversidades regionais, configurando-se pela geração de produtos marcados pela brasilidade, proporcionando a expansão do mercado interno e a inserção efetiva do País no cenário turístico mundial. A geração de emprego, ocupação e renda, a redução das desigualdades sociais e regionais e o equilíbrio da balança de pagamentos sinalizam o horizonte a ser alcançado pelas ações estratégicas indicadas.

Em Minas Gerais, dentre os mais de duzentos projetos apresentados no PPAG – Plano Plurianual de Ação de Governo 2004-2007 foram escolhidos trinta e um, considerados prioritários, chamados de Projetos Estruturadores. No setor de turismo, apenas o Programa Estrada Real foi escolhido e é considerado, atualmente, o maior projeto turístico em desenvolvimento no Brasil (SETUR/MG, 2007b).

A partir do PPAG 2004-2007, tem início uma série de ações que visam não somente a promoção e a divulgação do programa, conforme Relatório de Execução do Projeto Estruturador da Estrada Real. O foco principal dessas ações são os municípios e circuitos turísticos que fazem parte da área de influência da Estrada Real. São elas:

- integração dos Circuitos Turísticos no desenvolvimento da Estrada Real.
- utilização do FASTUR – Fundo de Assistência ao Turismo para financiar empreendimentos turísticos, tendo o Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais – BDMG como agente financeiro deste fundo.
- potencialização do ecoturismo, voltado para a articulação das ações interinstitucionais, voltadas também para os circuitos que compõem a área de influência da Estrada Real. Estão incluídas nessas ações comunidades, entidades públicas, privadas e organizações não governamentais.
- recuperação e manutenção das vias de acesso.
- saneamento básico, incluindo coleta e disposição final do lixo, abastecimento de água e esgotamento sanitário.
- concessão de benefícios através do Fundo de Fomento e Desenvolvimento Socioeconômico do Estado de Minas Gerais – FUNDESE / Estrada Real, via BDMG,

a empresas localizadas ou a serem implantadas nos municípios da área de influência da Estrada Real.

- sinalização turística rodoviária, por meio da implantação de placas nas principais rodovias dos circuitos turísticos.

- implantação de telefonia rural em localidades com menos de 300 habitantes ao longo da Estrada Real. Além da aquisição dos equipamentos serão instalados 100 postos telefônicos rurais.

- implantação de geoprocessamento mapeando a Estrada Real, objetivando demarcar o eixo e acessos secundários da Estrada, georreferenciar os marcos quilométricos e atrativos, além de desenvolver aplicativo de navegação virtual e sistema de informação geográfico para disponibilização e consultas na *web*.

- capacitação profissional para lideranças, comunidades locais e profissionais do setor de turismo, dentro dos seis circuitos prioritários da Estrada Real: Ouro, Diamantes, Parque Nacional da Serra do Cipó, Trilhas dos Inconfidentes, Villas e Fazendas e Águas, em convênio com SESI, SENAI e SEBRAE.

A ação desenvolvida em parceria com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI visa a qualificação e aperfeiçoamento profissionais em confecção e vestuário, informática e alimentos. Para isso, foram montadas três unidades móveis em carretas, devidamente equipadas, que levam esses cursos aos municípios da Estrada Real.

- criação e implantação de Sistema de Coleta e Avaliação de Dados Estatísticos do Turismo na Estrada Real, com objetivo de montar um banco de dados estatísticos por meio de pesquisas periódicas. Esta ação busca mensurar os indicadores referentes ao turismo, possibilitando a análise e avaliação dos resultados das ações empreendidas no projeto. Para execução, foi celebrado um

Contrato de Pesquisa entre a SETUR/MG e a Fundação Getúlio Vargas – FGV para geração de indicadores econômicos e mercadológicos para cinco circuitos: Ouro, Diamantes, Parque Nacional da Serra do Cipó, Trilhas dos Inconfidentes e Villas e Fazendas.

Além dessas ações diversas outras foram realizadas em 2005 (SETUR/MG, 2005):

- participação em 36 eventos para a divulgação da Estrada Real.
- realização do 2º Seminário dos Municípios da Estrada Real, com a presença de prefeitos e autoridades municipais.
- apoio ao Projeto de Produção Associada ao Turismo, que formatou roteiros turísticos que incluem: o processo de produção nas áreas de Cachaça, gemas e jóias, artesanato e queijos finos, no trecho Itabira a Carrancas.
- Sensibilização de 1643 policiais militares com atuação na área da Estrada Real.
- Demarcação dos 1400 km do eixo principal da Estrada Real, pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais – DER/MG.
- sinalização dos 1400 km de caminhos da Estrada Real pelo IER.
- confecção de material de divulgação para Ouro Preto, Diamantina, Trilhas dos Inconfidentes, Circuito Villas e Fazendas, Circuito dos Diamantes e Circuito do Ouro.

A importância desse projeto estruturador é ressaltada com a parceria afirmada 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. Segundo a Setur (2007b) a solenidade de assinatura do

convênio acontecerá em junho de 2007, quando serão repassados R\$ 1,05 milhão para projetos de desenvolvimento turístico dos pólos de Diamantina e da Serra do Cipó. Além desses, outros três projetos de incentivo ao turismo estão em fase de implantação em São João del Rei, Ouro Preto e Santa Bárbara, 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 (SETUR/MG, 2007b). Esses programas prevêm o fortalecimento das pequenas e médias empresas do setor turístico, a qualificação e o treinamento de empresários locais e a elaboração de novos produtos turísticos e sua comercialização. Visam também ao aumento da competitividade dessas empresas ao longo da Estrada Real.

Além disso, desde maio de 2006, as Nações Unidas através do PNUD assinaram um convênio 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 vêm 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, agências 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 às quais se pretende certificar (SETUR/MG, 2007b).

Em relação à sinalização dos trechos da Estrada Real, o IER já promoveu a instalação de 1093 – de um total de 1926 - marcos turísticos em todo o eixo principal do trajeto.

Em cada marco, três placas de diferentes formatos vão auxiliar os visitantes a se localizarem dentro da Estrada Real (figura 05).

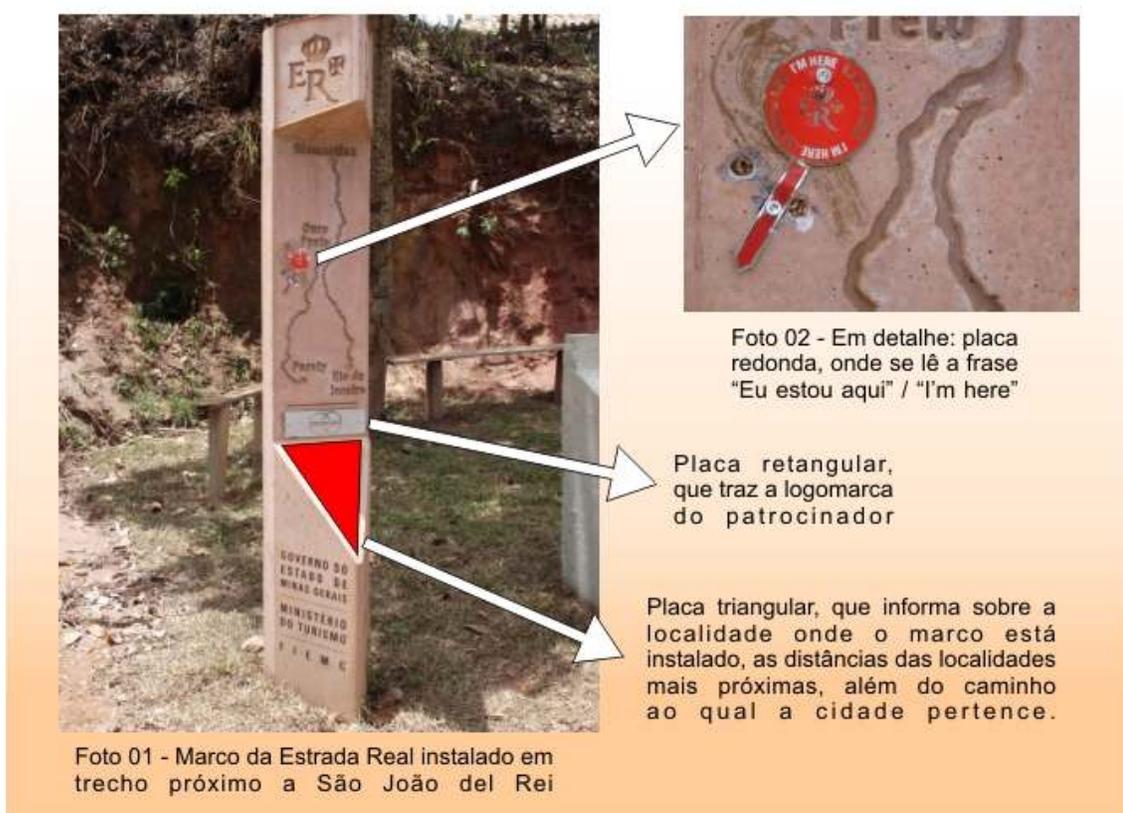


Figura 05 - Marco da Estrada Real instalado na região de São João del Rei.
Fonte: Elaboração própria.

A sinalização das rodovias federais (figura 06) e estaduais que cortam o Estado de Minas Gerais ou que levam à Estrada Real também foi garantida, segundo a Setur (2007b) através de convênios firmados entre o Governo de Minas Gerais e o Governo Federal através do Ministério dos Transportes.



Foto 01 - Portal localizado na MG 383 - trecho entre BR 040 e São João del Rei



Foto 02 -Placa localizada no trevo de Prados (MG 383) próximo a São João del Rei

Foto 03 -Placa localizada na Estrada Real trecho Ouro Preto a Ouro Branco

Figura 06 – Sinalização turística localizada na área da Estrada Real
Fonte: Elaboração própria.

Outro aspecto que tem sido destacado é a segurança pública. O IER firmou parceria com a Secretaria de Estado de Defesa Social, Polícia Militar, Polícia Civil e Corpo de bombeiros, que juntos, trabalharam na elaboração do Plano de Ação integrada dos Órgãos de Defesa Social no trecho da Estrada Real entre Diamantina e Serro. Esse projeto será levado a outros municípios.

Em relação à comunicação, apesar da legislação brasileira não prever a universalização do serviço de telefonia celular como uma obrigação do Estado, Minas Gerais torna-se a pioneira na cobertura em 100% dos municípios.

Até outubro 2008 todos os municípios mineiros terão acesso a comunicação, através da telefonia móvel e transmissão de dados. Segundo a Imprensa Oficial de Minas Gerais (2007), três operadoras – Telemig Celular, Oi e Claro – venceram a licitação e oferecerão o serviço aos municípios que ainda não têm acesso.

1.5 Outros exemplos de projetos turísticos em implantação na Europa e América Latina

Na Europa, vários projetos que abrangem grandes extensões territoriais (como é caso do Programa Estrada Real) se encontram em fase de planejamento ou de implantação, envolvendo regiões e até mesmo vários países.

O Projeto Alkántara é um exemplo europeu que conta com financiamento do Fundo Feder - Fondo Europeo de Desarrollo Regional², por meio da Iniciativa Comunitária Interreg III-A, Programa Espanha-Marrocos (ALKANTARA, 2007).

A Interreg III, segundo a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento do Norte, é uma iniciativa comunitária de cooperação trans-européia, criada pela União Européia com o objetivo de reforçar a coesão econômica e social fomentando a cooperação transfronteiriça - vertente A-, transnacional - vertente B - e inter-regional - vertente C (CCDRN, 2007).

O Projeto Alkántara tem uma abrangência geográfica extensa: a província de Málaga possui uma superfície de 7.276 km², situada ao sul da Espanha e o norte do Marrocos com uma superfície de 49.444 km² (aproximadamente 7% do território marroquino). Seu principal objetivo é a criação de rotas turísticas entre a Costa do Sol (Espanha) e a zona norte de Marrocos e conta com um investimento de um milhão de euros, segundo o Portada Viajes (2007).

Toda a descrição desse projeto feita a seguir, foi baseada em informações e dados disponibilizados através do *Málaga Diputación – Juventud, Deportes y Formación* (ALKANTARA, 2007).

Segundo dados do projeto Alkántara, o turismo em Málaga é uma de suas principais atividades econômicas, e, assim, torna-se necessário assegurar que seja possível e viável desenvolver um turismo de qualidade. Assim, um dos focos desse projeto é a qualidade no âmbito empresarial e no setor público.

Os recursos das empresas, de acordo com o mesmo projeto, devem basear-se no “conceito de qualidade total”, o que pressupõe uma nova cultura empresarial em que o ponto de partida deva ser a busca pela satisfação do turista como meio de

² Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional.

alcançar vantagens competitivas duradouras. Desta forma, a formação de recursos humanos deve se constituir como um aspecto básico.

Algumas ações nesse sentido já estão sendo implementadas. Málaga *Diputación* (2004) afirma que cerca de quinhentas pessoas participantes do projeto europeu de promoção turística Alkántara iniciaram em novembro de 2004 a realização de práticas em empresas da província de Málaga, em quatro cursos distintos: agente de desenvolvimento turístico (básico e avançado) e técnico em informação turística (básico e avançado).

O projeto possui ainda outras ações prioritárias: pesquisa inicial, criação do Centro de *Planificación y Promoción Turística Alkántara*, cursos de formação profissional, estudo e análise sobre oferta e demanda turística do destino Málaga Interior, curso de Guia Profissional de Turismo espano-marroquino, criação de rotas turísticas temáticas espano-marroquinas e inventário dos recursos culturais das regiões envolvidas.

Outro aspecto que recebe destaque é que o projeto Alkántara tende a causar impacto positivo em relação ao caráter transfronteiriço, graças à participação ativa de órgãos públicos da Província de Málaga e do Marrocos. As entidades que coordenam o projeto são *Diputación de Málaga - Unidad de Recursos Europeos y Cooperación Internacional*; *Agencia para la Promoción y Desarrollo Económico y Social de las Prefecturas y Provincias del Norte del Reino en Rabat – APDN*; *CCISWT - Cámara de Comercio, de Industria y de Servicios de la Wilaya de Tanger*, e; *CECIT - Cámara Española de Comercio e Industria de Tanger*.

Também foi constituída uma rede de organismos, relacionadas ao setor turístico de ambos os países, para realização do planejamento, execução e para

garantir a continuidade do projeto, chamada *Red de Espacios Turísticos Mediterráneos* do qual fazem parte (ALKANTARA, 2007):

- *Cámara de Comercio, Industria y Servicios de la Wilaya de Tánger;*
- *Cámara Española de Comercio e Industria en Tanger;*
- *Agencia para la Promoción y Desarrollo del Norte del Reino;*
- *Consejo Regional de Turismo;*
- *Delegación del Ministerio de Comercio e Industria en Tanger;*
- *Delegación del Ministerio de Turismo en Tanger;*
- *Delegación del Ministerio de Turismo en Teotuan;*
- *Delegación del Ministerio de Cultura de Tanger;*
- *Delegación del Ministerio de Cultura de Tetouan;*
- *Wilaya de la Región Tánger-Teouan;*
- *Agencia Urbana de Tanger;*
- *Agencia Urbana de Tetouan;*
- *Cámara de Comercio de Tetouan;*
- *Diputación de Tanger;*
- *Asociación de Transporte Turístico;*
- *Asociación de Guías Turísticos.*

Dentro do projeto foram criadas quatro rotas temáticas, sendo duas com foco no patrimônio em Málaga, uma arqueológica e outra de turismo religioso no Marrocos:

- Rota Patrimonial em Málaga: Castelos Medievais e Rota Religiosa da Comarca Noriental.

- Rota Arqueológica e Rota Turística e Religiosa no Marrocos.

As rotas criadas entre Málaga e Marrocos têm em comum o patrimônio cultural e religioso que foram divididos em várias temáticas onde se incluem visitas a locais como castelos medievais, medinas e museus, mesquitas, mercados e grutas pré-históricas entre outros recursos turísticos. Assim, para a elaboração de cada uma dessas rotas foi seguido um processo com as seguintes etapas (ALKÁNTARA, 2007): elaboração de inventário de recursos culturais; visita aos recursos, incluindo registro fotográfico e georreferenciamento com o uso de GPS; elaboração de documento sobre cada uma das rotas selecionadas, com descrição dos recursos disponíveis; seleção dos recursos a serem incluídos em cada uma das rotas; criação de mapas temáticos; redação e montagem final do documento.

A seqüência deste projeto, chamado Projeto Alkántara Plus foi desenvolvido com foco no desenvolvimento do turismo rural, envolvendo em Málaga quinze municípios e no Marrocos vinte e sete (LA SERRANIA, 2007).

Em *Tucumán* na Argentina, o Proyecto *Ibatin* propõe-se mediante um planejamento com intervenções em curto, médio e longo prazos, a valorização do sítio histórico de *Ibatin*. Esse sítio, afirmam Azcárate e outros (2004), possui como característica singular de ser um dos poucos no país que ainda conserva restos de prédios do século XVI, tendo marcas que guardam muito sobre a história social e econômica do passado argentino. Esse projeto iniciou-se com um estudo que resultou num diagnóstico do sítio e seu entorno, incluindo aspectos como acessibilidade, sinalização, caracterização de fauna e flora e infra-estrutura e serviços disponíveis.

Sua proposta prevê em sua primeira etapa melhorar a imagem do sítio histórico, incluindo sinalização interpretativa da antiga cidade, em sua segunda etapa a melhoria da área de serviços de modo a oferecer maior comodidade aos

visitantes e assegurando melhor aproveitamento e uso do local e na terceira etapa prevê a continuidade das pesquisas e escavações arqueológicas e a criação de um Centro de Visitantes onde poderão estar expostos materiais recuperados pelas escavações (AZCÁRATE E OUTROS, 2004).

O Caminho de Santiago de Compostela pode ter influenciado o surgimento de várias rotas turísticas em todo o mundo, sendo muitas delas localizadas no Brasil. Santos e Fagliari (2007) afirmam que no final de década de 90, começaram a surgir no Brasil rotas de peregrinação influenciadas pelo Caminho de Santiago de Compostela, que foi na Idade Média uma das maiores rotas de peregrinação da Europa.

O Caminho de Santiago de Compostela, apesar da origem na peregrinação de cunho religioso, atualmente é visitado anualmente por milhares de pessoas com outras motivações, incluindo o turismo segundo a *Xunta de Galicia* citada por Santos e Fagliari (2007).

De acordo com Bastos (2007), após o auge no século XIII, o caminho entra em decadência e somente é retomada sua promoção a partir do ano de 1965 quando são criadas as primeiras Associações de Amigos do Caminho de Santiago. Em 1993, continua Bastos (2007) investe-se na promoção do Caminho, resultando em cerca de cinco milhões de visitantes, entre turistas e peregrinos e em 1999, Santiago de Compostela recebeu mais de oito milhões de pessoas.

No Brasil existem ainda outros projetos turísticos já implantados ou em desenvolvimento em vários estados.

No Estado do Espírito Santo, a Organização Não Governamental Associação Brasileira dos Passos de Anchieta – ABAPA cuida do roteiro que reconstitui a trilha habitualmente percorrida pelo Padre Anchieta nos seus deslocamentos da Vila de

Rerigtiba, atual cidade de Anchieta à Vila de Nossa Senhora da Vitória. O roteiro resgata o trecho de cento e cinco quilômetros compreendidos entre Anchieta e Vitória que o padre José de Anchieta percorria regularmente duas vezes por mês (ABAPA, 2007). Segundo a associação, o roteiro foi resgatado há oito anos e vem se consolidando como uma rota perene, sendo que um dos recursos de sua divulgação é a realização anual de uma caminhada para efeito de promoção da iniciativa cujo número de participantes é crescente a cada edição.

Em São Paulo, na Baixada Santista outro projeto turístico religioso é o Caminhos de Anchieta. Segundo seu projeto, visa resgatar através das andanças e peregrinação do Beato no litoral paulista, especialmente na Baixada Santista, uma sistemática de peregrinação religiosa, visando a recomposição dos passos de Anchieta. Agregado a essa peregrinação, a passagem por pontos e atrativos históricos, naturais e construídos, que de alguma forma possam ser integrados à vida e obra de Anchieta na Região, possibilita o aproveitamento econômico do evento (AGEM, 2007).

A estrutura desse projeto, segundo a AGEM (2007) está centrada na criação de três roteiros de peregrinação que convergem para um ponto central, onde estaria localizado um Santuário dedicado ao Beato e um centro de Estudos de sua vida e obra. Assim, será estabelecida uma série de rotas de peregrinação, sinalizadas e pré-determinadas, onde o peregrino seja capaz de cumprir os roteiros com diversos graus de dificuldades, abrangendo os diversos municípios.

No Brasil, entre outros caminhos ou rotas atualmente percorridas também por motivações turísticas, citamos: Caminho da Luz (Minas Gerais), Caminho das Missões (Rio Grande do Sul), Caminho do Sol e Caminho da Fé (São Paulo).

O Programa Estrada Real possui, como tantos outros de cunho turístico, uma série de potencialidades a serem desenvolvidas em torno de patrimônio, história, cultura, religiosidade ou recursos naturais. Por outro lado, existem diversas dificuldades em sua estruturação e implantação, que possuem ações de curto, médio e longo prazo. O que se percebe é que todos estes projetos turísticos mencionados, em qualquer país que estejam sendo desenvolvidos, além do alto investimento em pesquisa, qualificação de mão-de-obra ou infra-estrutura, necessitam também do estabelecimento de diversas parcerias para se concretizar.

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 destaca em seu capítulo intitulado “Dos Princípios Gerais da Atividade Econômica”, no Artigo 180 que “a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão e incentivarão o turismo como fator de desenvolvimento social e econômico” (BRASIL, 2006, p. 150). Esse destaque dado pela Constituição reflete o papel do Estado no desenvolvimento turístico, que é promover e incentivar.

É importante destacar que são as empresas privadas que devem operacionalizar a atividade turística, enquanto cabe aos governos estimular o investimento privado através de várias ações, como a criação de infra-estrutura, de incentivos fiscais, concessão de linhas de crédito, criação de pólos ou regiões turísticas, como é o caso do Programa Estrada Real, dos Circuitos Turísticos em Minas Gerais e de outros projetos pelo Brasil.

Outra forma de estimular o desenvolvimento turístico de uma região dá-se através da celebração de parcerias e convênios entre governos e outros organismos não-governamentais e entidades ligadas ao setor, tanto nacionais como internacionais. No caso da Estrada Real, foram celebrados diversos convênios com

FIEMG, Sebrae, Sesi, Senai, FGV e com organismos internacionais como o BID e o PNUD.

2. SÃO JOÃO DEL REI: HISTÓRIA, CULTURA E TURISMO

2.1. Aspectos sócio-econômicos e históricos

O Estado de Minas Gerais está localizado no sudeste do Brasil, sendo o mais extenso da região, com uma área aproximada de 586.528 km², possuindo 853 municípios e uma população estimada 19.237.450 pessoas (IBGE, 2005).

A região central do Estado é montanhosa, segundo o Instituto de Desenvolvimento Integrado de Minas Gerais – INDI (2006), e é uma das mais ricas do país em recursos minerais. Essa área abriga a Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH – que inclui além da capital, mais trinta e dois municípios com uma população aproximada de sete milhões de habitantes.

A história econômica de Minas Gerais iniciou-se com o Ciclo do Ouro no final do século XVII que atraiu exploradores e induziu o surgimento de vilas e povoados, dando condições para a ocupação de toda a região (INDI, 2006).

O município de São João Del Rei, localizado na porção central de Minas Gerais (figura 07), possui 1467,5 Km² de área e uma altitude média de 898 metros sendo o ponto mais alto o Morro do Chapéu (distrito de Emboabas) a 1.338 metros. Sua população estimada pelo IBGE em 2005 era de 82.293 habitantes.

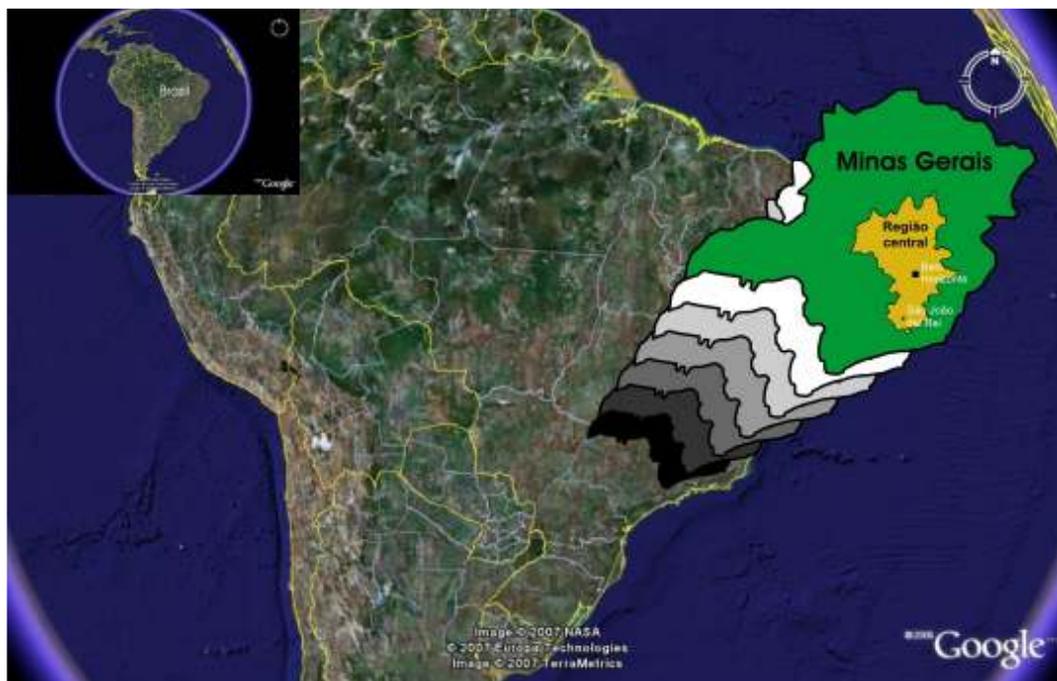


Figura 07 - Região central de Minas Gerais, com a localização de São João del Rei e Belo Horizonte.

Fonte: Adaptado do Google Earth (2006).

A cidade está localizada em um grande vale entre as serras de São José, a oeste e a Serra do Lenheiro, a leste. Seu clima é tropical de altitude, com verões quentes e invernos frios, possuindo uma temperatura média anual de 19,2°C segundo informações da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo (2007). De acordo com informações da Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais – ASLEMG (2006) a região é produtora de minérios, como areia, calcário, quartzito, quartzo, argila, cassiterita, manganês, nióbio e tântalo e de metais como estanho e ouro. Possui onze empresas industriais de extração mineral, três fábricas de objetos de estanho de qualidade internacional e quinze empresas de beneficiamento de leite.

Historicamente, São João Del Rei está associada à descoberta do ouro na região central de Minas Gerais, no começo do século XVIII.

Na última década do século XVII, Tomé Portes D'El Rey, em bandeira como os demais sertanistas da época, aventurou-se pela região onde atualmente localiza-se São João Del Rei, em busca de riquezas minerais. Ao chegar a essa região, desistiu de seu objetivo inicial e instalou-se com a família e escravos junto à margem esquerda do Rio das Mortes, em local conhecido como porto de passagem do Caminho Geral, que posteriormente ficou conhecido como Caminho Velho. Nesse local, iniciou plantações e criação de animais, que serviram para abastecer as expedições que por ali passavam. Assim, Tomé Portes foi o “responsável pelo surgimento, em 1702 e 1705, dos arraiais de Santo Antônio da Ponta do Morro e de Nossa Senhora do Pilar, logo conhecidos como Arraial Velho e Arraial Novo, respectivamente (GAIO SOBRINHO, 2000, p. 31)”. Esses arraiais são atualmente as cidades de Tiradentes e São João Del Rei.

Além disso, Tomé Portes recebeu de autoridades competentes o posto de guarda-mor substituto, se tornando o responsável pela cobrança de “taxas referentes à travessia do rio, no local que, por isso mesmo, se denominou Porto Real da Passagem”.

Ávila (2006a) relata que, assim

como outros arraiais mineradores, o povoado surge a partir de uma capela erguida em devoção à Nossa Senhora do Pilar, ao redor da qual vão se fixando bandeirantes e aventureiros, que chegam à região atraídos pelo ouro. A cada dia, mais uma casa de taipa é levantada e, aos poucos, novas capelas e moradias vão formando outros aglomerados urbanos.

Pela extração do ouro e outras riquezas o solo foi perfurado, represas construídas e matas derrubadas. Gaio Sobrinho (1997, p. 12) afirma que

o ouro derrubou árvores, queimou campos, escravizou índios, poluiu rios, atraiu gente, provocou discórdias, gerou revoltas e motivou inconfidências. Mas também edificou casas, dourou igrejas, construiu pontes e promoveu o comércio.

O Arraial de Nossa Senhora do Pilar – ou Arraial Novo – foi onde ocorreu um episódio da Guerra dos Emboabas, conhecido como “Capão da Traição”. Nesse arraial, às margens do Rio das Mortes, paulistas, rendidos e desarmados, foram chacinados pelos emboabas.

Já bastante próspera, em 1713 a localidade é elevada a vila e recebe o nome de São João Del Rei em homenagem a Dom João V, rei de Portugal. No ano seguinte, é nomeada sede da Comarca do Rio das Mortes. Desde os tempos de sua formação, segundo Ávila (2006a)

desenvolve-se aí vasta produção mercantil e de gêneros alimentícios, resultantes tanto da atividade agrícola, quanto da pecuária. Essa faceta vai possibilitar o contínuo crescimento da localidade, que não sofre grandes perdas com o declínio da atividade aurífera, verificado em toda a Capitania das Minas Gerais a partir de 1750.

E ainda, Gaio Sobrinho (2001, p. 12) afirma que

Graças à sua posição geográfica, no entroncamento de vários caminhos e fundamentada numa economia escravista diversificada, a vila assistiu a implantação das estruturas eclesiásticas e civis, representadas pela sua Vigária, Irmandades e Ordens Terceiras, e pelo Senado da Câmara, Judicatura e Real Intendência do Ouro.

As instituições eclesiásticas que foram implantadas refletiam a divisão social da época. Assim, foram criadas irmandades para brancos e negros separadamente. Hoje, ainda em plena atividade, não existem mais essas separações raciais ou sociais nas irmandades que têm muito da tradição religiosa da cidade (GAIO SOBRINHO, 2001).

Já no início do século XIX, apesar da decadência da mineração, São João Del Rei demonstra sua vocação para o comércio, tendo várias lojas instaladas em grandes casarões, que ofereciam todo tipo de mercadoria.

Em 1838 a Vila de São João Del Rei torna-se cidade. Nessa época, de acordo com Ávila (2006b), a cidade possuía cerca de 1.600 casas.

Na primeira metade do século XIX, de acordo com Resende (2003, p. 20), havia na cidade uma relação comercial com a Corte, além de ter sido “sede do centro das exportações mineiras na região do Rio das Mortes, drenando a maior parte das exportações de subsistência para o Rio de Janeiro”. Nesse período, continua a autora, o ponto forte foi o comércio e as atividades relacionadas a ele, sendo o centro da vida social dos moradores de São João Del Rei.

Graças ao comércio, na segunda metade do século XIX a cidade recebeu a primeira Casa Bancária mineira (1861) e em 1881 ocorreu a inauguração da Estrada de Ferro Oeste de Minas. Nesse mesmo ano, São João Del Rei recebeu por duas vezes a visita do Imperador D. Pedro II.

A Estrada de Ferro Oeste de Minas passou então, a ligar as cidades da região a outros importantes ramais da Estrada de Ferro Central do Brasil.

A importância econômica de São João Del Rei aumentou ainda mais em 1893, com a abertura da Companhia Industrial São Joanense de Fiação e Tecelagem. Esse fato traz novo impulso à economia local, a tal ponto que a cidade

é indicada para sediar a capital de Minas Gerais. Assim de acordo com Ávila (2006b),

Em junho do mesmo ano, o Congresso Mineiro Constituinte aprova, em primeira discussão, a mudança da capital para a região da Várzea do Marçal, subúrbio de São João del-Rei. Mas, numa segunda discussão, o projeto inclui Barbacena e também Belo Horizonte, um planalto localizado no Vale do Rio das Velhas, onde existia o antigo Arraial do Curral del-Rei.

Porém foi escolhida a região do Curral del Rei para receber a nova capital do Estado, em dezembro de 1893. Com isso, a importância econômica de São João Del Rei diminui gradativamente.

Enquanto um importante entreposto comercial, São João Del Rei possuía infra-estrutura para atender aos viajantes e comerciantes que circulavam pela região. Assim, o primeiro meio de hospedagem a ser construído na cidade foi o Grande Hotel Central, em 1836, segundo Gaio Sobrinho (1997). Este hotel mudou várias vezes de nome no decorrer do tempo, a saber: Grande Hotel Martinelli, Hotel Caputo e Hotel Colonial. Em 1996, encerrou suas atividades e o prédio histórico foi colocado à venda.

O segundo hotel a ser inaugurado na cidade foi o Grande Hotel em 1891, de propriedade da Estrada de Ferro Oeste de Minas. Este foi destruído por um incêndio em 1917.

Vários outros hotéis também disputavam os viajantes na cidade. Entre eles citamos: hotel do Comércio, de 1880; hotel Lusitano, de 1888; hotel da Boa Vista, de 1888; hotel São Joanense, de 1882; hotel Macedo; hotel Rocha; hotel Assumpção, de 1882; hotel do Recreio, de 1881; hotel Familiar, de 1908; *Petit Hotel et Restaurant* (1912); hotel Central, de 1928; entre vários outros hotéis e pensões.

Era comum, no passado, pelo menos até os idos de 1950, dos donos de pensões e hotéis, ou seus carregadores, estarem presentes na Estação Ferroviária, à chegada dos trens de passageiros, para contratarem hóspedes. No passado mais remoto os melhores hotéis ali postavam suas charretes e calhambeques com o mesmo objetivo e ainda punham, nos próprios hotéis, animais à disposição dos fregueses que quisessem passear pela cidade e seus arrabaldes (GAIO SOBRINHO, 1997, p. 54).

2.2 O Patrimônio histórico e cultural

A evolução dos estilos arquitetônicos em São João Del Rei reflete os diversos ciclos econômicos pelos quais passou a cidade. Segundo Ávila (2006a),

A formação peculiar da cidade, que evoluiu de arraial minerador para importante pólo comercial da região do Campo das Vertentes, é responsável por sua característica mais interessante: uma mescla de estilos arquitetônicos que tem origem na arte barroca, passa pelo ecletismo e alcança o moderno.

É importante ressaltar o valor arquitetônico e histórico dos prédios existentes, a maioria relativamente bem preservados.

A valorização dos recursos histórico-culturais e sua preservação fazem com que a cidade receba anualmente milhares de turistas em busca de conhecimento sobre o passado colonial brasileiro e em especial, de Minas Gerais.

De acordo com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN (2007), a arquitetura religiosa de São João Del Rei

segue, na sua maior parte, os padrões tradicionais dos partidos das matrizes mineiras da primeira fase, com a clássica disposição de planta em nave, capela-mor, sacristias e corredores laterais, tendo a fachada organizada em um corpo principal ladeado por duas torres, geralmente de perfil quadrado. Quanto à ornamentação, estas igrejas obedecem principalmente aos padrões artísticos vigentes em Minas Gerais na segunda metade do século XVIII e início do XIX, correspondendo a composições do gosto rococó.

E ainda afirma no mesmo texto,

A arquitetura civil adota os mesmos sistemas construtivos da religiosa - as estruturas em pedra, adobe e taipa, apresentando plantas de forma mais compacta. Os sobrados mostram soluções bastante eruditas, com platibandas e frontões trabalhados, a exemplo dos prédios da Prefeitura, Museu Regional, Solar Tancredo Neves, entre outros. Na rua do Rosário, o casario é, em geral, composto por edificações térreas, de cimalthas simples, constituídas por beiras-seveiras.

O tombamento do acervo arquitetônico e paisagístico da cidade ocorreu em 1938. São inúmeros os bens imóveis tombados, segundo o IPHAN e a Secretaria Municipal de Cultura e Turismo. Entre eles, destaca-se o conjunto arquitetônico e urbanístico do Núcleo Histórico. As principais ruas que compõem este conjunto estão localizadas e identificadas na figura 08.



Figura 08: Localização dos bens tombados pelo IPHAN em São João Del Rei.
Fonte: Adaptado de guia da cidade.

Ainda compõem o Núcleo Histórico, igrejas, capelas, pontes, Passos da Paixão, o chafariz da Legalidade e o complexo Ferroviário.

Entre os bens tombados, encontram-se as seguintes igrejas:

- de São Francisco de Assis (figura 09). A autoria do projeto original, segundo Carrazoni (2007) é de Aleijadinho, comprovada pelo projeto existente no Museu da Inconfidência, em Ouro Preto. Durante o decorrer das obras, o mestre responsável, Francisco de Lima Cerqueira, fez uma série de mudanças no projeto original.



Figura 09 - Fachada da Igreja de São Francisco de Assis.

- Matriz de Nossa Senhora do Pilar (figura 10). Souza (2007) afirma que a construção da atual Igreja Matriz de Nossa Senhora do Pilar foi feita pela Irmandade do Santíssimo Sacramento, “através de licença datada de 12 de setembro de 1721, com a finalidade de substituir a primitiva Capela do Pilar, incendiada alguns anos antes, durante a Guerra dos Emboabas”.



Figura 10 - Igreja Matriz de Nossa Senhora do Pilar.

- Nossa Senhora do Carmo, tendo como data da autorização de construção da capela concedida à Irmandade de Nossa Senhora do Carmo, em 10 de dezembro de 1732.

- Passos das ruas Duque de Caxias e Getúlio Vargas. Os Passos, de acordo com o IPHAN, fazem parte das liturgias por ocasião das manifestações religiosas, sendo percorridos pelas procissões. Carrazoni (2007) destaca que

Os Passos da Paixão existentes em São João del Rei, foram edificados pela Irmandade de Bom Jesus dos Passos, constituída através dos seus estatutos de 1733. Tratam-se de pequenas capelas construídas no final do século XVIII, o que pode ser constatado através do pagamento de obras dos altares e retábulos.

Em relação aos prédios e outros monumentos também tombados pelo IPHAN, destacam-se:

- um Sobrado à rua Marechal Deodoro nº 12. Segundo Fairbanks (2007), este sobrado localizado à margem do Córrego do Lenheiro e ocupa uma extensa área, se sobressaindo perante o casario ao seu redor. E ainda, continua a mesma autora

coroando o segundo pavimento do edifício, na parte voltada para a Praça Severiano Resende, vemos ainda hoje a inscrição do nome do proprietário-construtor, como se esse quisesse não apenas confirmar a sua posse, mas também deixar a sua marca através dos tempos. Apesar de estar o estilo neoclássico em voga no Rio de Janeiro, sua absorção no interior se dá de maneira superficial. A casa do Comendador João Antônio da Silva Mourão não foge à regra e apresenta uma construção dentro da tradição colonial, com elementos classicizantes apenas na decoração da fachada. Concluídas as obras em 1859, ali o Comendador instala sua família, que ocupa o segundo e terceiro pavimentos, e a sua loja de secos e molhados, localizada no primeiro pavimento.

Além desses importantes recursos, a cidade possui a única locomotiva movida a vapor em atividade no mundo com bitola³ estreita de 760 mm. Conhecida popularmente por “Maria Fumaça” é utilizada para o transporte turístico de

³ Bitola é a distância entre os trilhos de uma linha ferroviária

passageiros. A máquina pertence ao complexo ferroviário da cidade, inaugurado em 1881 pelo imperador D. Pedro II. A principal atração do complexo ferroviário é a linha turística de 12 km entre São João Del Rei e a vizinha cidade de Tiradentes.

O complexo turístico é composto pelos prédios das estações ferroviárias de São João Del Rei e Tiradentes, pelo Museu Ferroviário, localizado no anexo da Estação de São João. No museu encontra-se a primeira locomotiva da Estrada de Ferro Oeste de Minas com uma réplica do vagão utilizado pelo Imperador D. Pedro II, além de documentos históricos relativos à ferrovia e à cidade.

Outro prédio que faz parte do complexo ferroviário é a Rotunda, a oficina de manutenção, o almoxarifado e o armazém. A Rotunda é um prédio em formato circular, onde estão estacionadas doze locomotivas (figura 11). Já o almoxarifado e armazém foram restaurados e possuem atualmente um espaço para exposição de artesanato, um auditório e um centro de convenções.



Foto 01 - Locomotiva "Maria Fumaça"



Foto 02 - Locomotiva "Maria Fumaça" saindo da Estação Ferroviária de São João del Rei



Foto 03 - Locomotivas estacionadas na Rotunda

Figura 11 - Locomotivas Maria Fumaça.
Fonte: Elaboração própria.

O Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Cultural também tem tombado sessenta e cinco outras edificações na cidade (SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA E TURISMO, 2007a). O que indica a importância dada pelo poder público municipal e comunidade ao patrimônio histórico e cultural de São João Del Rei.

De acordo com o IPHAN (2007) o patrimônio cultural não está restrito apenas a imóveis oficiais ou particulares, igrejas ou palácios, mas também está relacionado a trechos urbanos, ambientes naturais de importância paisagística, imagens, mobiliário, utensílios e outros bens.

Por esse 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 (IPHAN, 2007).

Segundo Goeldner, Richtie e McIntosh (2002, p. 191) “ainda que não seja o único fator a determinar a atratividade geral de uma região turística, a cultura é muito rica e diversa”. Essa diversidade é que faz com que muitas pessoas, em busca do que consideram diferente de sua realidade, se desloquem para conhecer outras cidades. Esta é uma das principais motivações do turismo: a busca pelo que é diferente, muitas vezes, único.

Ruth Benedict *apud* Laraia (2005, p.67) considera que “a cultura é como uma lente através da qual o homem vê o mundo. Homens de culturas diferentes usam lentes diversas e, portanto, têm visões desencontradas das coisas”. Assim, pode-se

considerar que o modo de ser, sentir, pensar, agir e viver de pessoas de regiões distintas será diferente de outras. A forma como cada pessoa percebe o mundo e tudo que a cerca é afetado pela sua cultura.

A cultura, segundo Leff (2000, p. 123) pode ser

entendida como as formas de organização simbólica do gênero humano, remete a um conjunto de valores, formações ideológicas e sistemas de significação, que orientam o desenvolvimento técnico e as práticas produtivas, e que definem os diversos estilos de vida das populações humanas no processo de assimilação e transformação da natureza.

Pellegrini Filho (1997) considera cultura como

a representação dos valores, hábitos e visões de mundo de um povo. Fazem parte da cultura de um povo as manifestações populares, os ritos e crenças, as localidades históricas, a literatura, o idioma, ou seja, o patrimônio 'vivo', atual e dinâmico na construção das sociedades.

Portanto, cultura é uma importante característica que pode identificar e diferenciar um povo ou uma região de outra. Nesse contexto, o turismo pode tornar-se uma forma para atrair pessoas interessadas em conhecer uma cultura que lhe seja diferente.

O turismo cultural, afirmam Goeldner, Richtie e McIntosh (2002, p. 191), “cobre todos os aspectos através dos quais as pessoas aprendem sobre as formas de vida e pensamento uma das outras.” Esse interesse de conhecer formas diferentes de viver, agir, trabalhar, pensar ou se divertir, faz com que centenas de pessoas em todo o mundo se desloquem de suas cidades de origem. Esse interesse crescente em todo o mundo por atrativos culturais, faz com que esta seja uma alternativa ao turismo de massa. Goodey (2002, p. 134) afirma

que há um grupo crescente de visitantes mais educados, refinados e conscientes, à procura de informações e de experiências novas, ao invés daquelas que são características das férias tradicionais.

Ele ainda complementa esta afirmação dizendo que “esse tipo de turista causa menos danos e valoriza o lugar através de gastos maiores.” Assim, o turismo cultural, por suas características, deve ser entendido como um tipo de turismo mais seletivo. Balanzá e Nadal (2003) consideram ser características do turismo cultural, a curta permanência do turista (que fica em média de três a quatro dias no local visitado) e a flexibilidade - uma vez que combina cultura com outras motivações turísticas.

Dessa forma, o turismo cultural pressupõe um tipo de público mais exigente, uma vez que se caracteriza por pessoas interessadas em mais informações sobre os lugares que visita.

Chiozzini (2007) afirma que segundo uma pesquisa encomendada pelo Ministério do Turismo, “o turismo cultural aparece em terceiro lugar nas preferências daqueles que viajam pelo Brasil, só perdendo para o ecoturismo e para o turismo de aventura”.

É o patrimônio cultural, segundo o Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA (2007), que confere identidade e orientação para um povo, pressupostos básicos para que se reconheça como comunidade. Assim, o patrimônio cultural pode apresentar-se sob a forma de bens materiais e imateriais. Os bens imateriais incluem toda a produção cultural de um povo.

O patrimônio imaterial é transmitido, segundo o IPHAN (2007),

de geração em geração e constantemente recriado pelas comunidades e grupos em função de seu ambiente, de sua interação com a natureza e de sua história, gerando um sentimento de identidade e continuidade, contribuindo assim para promover o respeito à diversidade cultural e à criatividade humana.

Os bens materiais, por sua vez, dividem-se em bens móveis e imóveis.

Sob a forma de bens materiais, o patrimônio divide-se em dois grupos básicos: bens móveis - grupo que compreende a produção pictórica, escultórica, material ritual, mobiliário e objetos utilitários e bens imóveis - que não se restringem ao edifício isoladamente, mas compreendem, também, seu entorno, garantindo sua visibilidade e fruição. No acervo de bens imóveis que constituem o patrimônio de um povo e de um lugar, incluem-se os núcleos históricos e os conjuntos urbanos e paisagísticos, importantes referências para as noções étnicas e cívicas da comunidade (IEPHA, 2007).

São João Del Rei é uma cidade que tem na história e na cultura suas características mais marcantes. Por esse motivo, foi eleita Capital Brasileira da Cultura – CBC em 2007, após concorrer com as cidades de Mariana/MG, Mossoró/RN, Santa Maria/RS e Santa Cruz Cabralia/BA, segundo informações da Secretaria de Cultura e Turismo da cidade. Esta é a segunda cidade a receber o título, que anteriormente pertenceu a Olinda/PE em 2006 (SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA E TURISMO, 2007a).

O projeto CBC tem como objetivo promover e divulgar a diversidade cultural brasileira. Todos os anos, a Organização Capital Brasileira da Cultura elege uma cidade, com o apoio institucional dos ministérios da Cultura, do Turismo, da Unesco e da Organização Capital Americana da Cultura - ONG CAC.

Tradicionalmente enraizada em sua cultura, São João Del Rei possui duas corporações musicais bi-centenárias em pleno funcionamento: as Orquestras Lira Sanjoanense e a Ribeiro Bastos responsáveis pela grande tradição da música sacra nas igrejas.

Na Semana Santa, um dos períodos em que a cidade mais recebe visitantes, toda a tradição musical e religiosa da cidade é destaque. O tradicional toque dos sinos, também chama a atenção e desperta a curiosidade de quem visita a cidade.

As igrejas de São João del-Rei tem um interessante e peculiar sistema de comunicação através dos sinos. Sabe-se, por exemplo, pelo repique, dobre ou toques onde será realizada a solenidade; se haverá procissão; hora da missa, quem será o celebrante e muitas outras informações. Nos dobres fúnebres fica-se sabendo se a pessoa falecida era homem ou mulher e até mesmo qual será o horário do funeral (MINISTÉRIO DA CULTURA, 2007).

Dada a importância dos sinos na vida cotidiana da cidade, o vereador Adenor Simões apresentou uma proposta de criação do Museu Estação dos Sinos ao presidente do IPHAN, Luiz Fernando de Almeida. Segundo essa proposta, o IPHAN passaria para o Instituto Histórico e Geográfico - IHG de São João Del Rei dois galpões do antigo complexo ferroviário da Estrada de Ferro Oeste de Minas, que abrigariam o museu e uma oficina de mestres sineiros (IPHAN, 2007).

Além disso, existe um pedido de registro da linguagem dos sinos como Patrimônio imaterial brasileiro, que deve ser examinado ainda em 2007.

O pedido de registro da linguagem dos sinos no Livro das Formas de Expressão abrange, além de São João del Rei, as cidade de Mariana, Ouro Preto, Catas Altas, Congonhas do Campo, Sabará e Diamantina (IPHAN, 2007).

É importante destacar que esse registro é necessário para a preservação desse patrimônio de São João Del Rei, pois com o crescente barulho das cidades e

com a adoção por muitas igrejas do sino eletrônico, a linguagem dos sinos está se perdendo juntamente com o trabalho dos sineiros.

O patrimônio, de acordo com a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura – UNESCO (2007), “é o legado que recebemos do passado, vivemos no presente e transmitimos às futuras gerações”.

Dessa forma, se torna imprescindível conhecer e entender o significado do patrimônio para poder valorizar e preservá-lo para as gerações futuras. Somente quem conhece e entende sua própria história, valoriza e preserva.

Em São João Del Rei como nas demais cidades históricas mineiras “a valorização e a difusão do rico acervo arquitetônico [...] contribuíram para despertar a vocação para o turismo, reativando a economia local e introduzindo novos usos ao espaço urbano. (MURTA E ALBANO, 2002, p. 274)”

Os centros históricos consagrados como atrações turísticas, afirma Choay apud Murta e Albano (2002, p. 274) “adquirem dupla função: obras que propiciam saber e prazer postas à disposição de todos, mas também produtos culturais, fabricados, empacotados e distribuídos para serem consumidos.” Assim, devem propiciar ao visitante

uma experiência de interação com seu patrimônio, proporcionando-lhe diferentes sensações e descobertas. Para que isto ocorra não basta apenas exibir seus monumentos impregnados de história. É necessário que a cidade revele o significado de sua originalidade através de marcos referenciais da paisagem, dos espaços construídos e das ações dos atores sociais que ajudaram a compor sua imagem singular (MURTA E ALBANO, 2002, p. 275).

Nesse contexto a interpretação do patrimônio torna-se uma grande aliada do turismo, uma vez que as informações transmitidas podem valorizar a história e as características culturais do lugar.

Murta e Goodey (1995, p. 19) definem a interpretação como “um processo de adicionar à experiência de um lugar, por meio da provisão de informações e representações que realcem sua história e suas características culturais e ambientais.” A interpretação surge então como uma forma de facilitar a compreensão do visitante em relação ao patrimônio, seja ele cultural, histórico ou ambiental.

Em São João Del Rei juntamente com Tiradentes, em 1999 e 2001 respectivamente, foram realizados dois projetos de interpretação do patrimônio (MURTA E ALBANO, 2002). Assim, foram distribuídos diversos painéis e placas com informações e representações realçando a história e as características arquitetônicas e culturais das duas cidades. Esses painéis e placas foram instalados em ruas, praças, largos e edificações de interesse histórico ou cultural (figura 12).



Foto 01 - Placa instalada em frente à Igreja de Nossa Senhora do Pilar



Foto 02 - Placa instalada em frente ao Solar dos Lustosa



Foto 03 - Placa instalada em frente à Igreja de Nossa Senhora do Rosário



Foto 04 - Painel instalado no Largo das Mercês

Figura 12 - Placas de interpretação do patrimônio instaladas em São João Del Rei.
Fonte: Elaboração própria.

Ao interpretar o passado de São João Del Rei, afirmam Murta e Albano (2002), foi escolhido como tema central a evolução urbana de seu núcleo histórico, que está registrada na arquitetura dos monumentos e nos traçados das ruas e largos. E ainda, afirmam esses autores, o que difere São João Del Rei das demais

idades históricas mineiras, é que com a decadência da extração do ouro, a cidade não passou pelo processo de estagnação econômica. Pelo contrário, foi no século XIX que a cidade viveu seu apogeu econômico, quando se tornou um importante centro comercial.

2.3 Estrada Real: antecedentes históricos e o turismo como uma nova alternativa de desenvolvimento para a região

O surgimento de algumas iniciativas para a recuperação e aproveitamento turístico dos caminhos históricos, reunidos sob o nome de “Estrada Real” gerou segundo Santos, M. (2001, p. 15) certa confusão, “seja na identificação do que eram os caminhos hoje reunidos sob o nome de Estrada Real, seja na formatação dos projetos de desenvolvimento social que se pretendem instalar nas regiões cortadas por estes caminhos.”

Assim, continua Santos, M. (2001, p. 15),

o conceito de Estrada Real, já historicamente impreciso e de difícil delimitação, tornou-se uma peça maleável, sujeita às mais diferentes versões e interpretações modernas. Alguns pretendem reduzir o conjunto dos caminhos abrigados sob esta denominação ao antigo Caminho Novo, entre o Rio de Janeiro e Ouro Preto, na esteira da tradição mineira, claramente equivocada. Outros inexplicavelmente alocam a “verdadeira” Estrada Real no longo trecho entre Parati e Ouro Preto, deixando em segundo plano o caminho aberto por Garcia Rodrigues Pais, que veio a constituir, sob o ponto de vista econômico, a via mais importante entre as três grandes rotas coloniais de acesso às minas de ouro.

Estrada Real é historicamente um conceito genérico usado para designar as estradas públicas de propriedade da metrópole portuguesa, nos séculos XVII, XVIII e XIX (SANTOS, M., 2001).

Durante longo tempo os caminhos reais se constituíram nas únicas vias autorizadas de acesso à região de ouro e diamantes da Capitania das Minas Gerais. Essas estradas reais adquiriram natureza oficial, a partir de sua abertura. No nordeste do país, algumas das principais vias de trânsito público também eram identificadas por essa denominação.

A circulação de pessoas, mercadorias, ouro e diamante era obrigatoriamente feita por eles, constituindo crime de lesamajestade a abertura de novos caminhos. O interesse fiscal, base da política metropolitana para a região mineradora da colônia, prevalecia sobre qualquer outro: cumpria, antes de tudo, ter as rotas de comunicação com as minas devidamente controladas e fiscalizadas, para que nelas se pudesse extrair uma massa cada vez maior de tributos para o tesouro real. O nome Estrada Real passou a aludir, assim, àquelas vias que, pela sua antigüidade, importância e natureza oficial, eram propriedade da Coroa metropolitana. Durante todo o século XVIII, e também em parte do XIX, quando a era mineradora já se fora e os caminhos se tornaram livres e empobrecidos, as estradas reais foram os troncos viários principais do centro-sul do território colonial. (SANTOS, M., 2001, p. 149).

De acordo com Santos, M. (2001), ao longo desses caminhos reais haviam postos fiscais de controle de diversos tipos, entre os quais citamos os de registros do ouro, que fiscalizavam o transporte do metal e cobravam o quinto e registros de entradas, que cobravam pelo tráfego de pessoas, mercadorias e animais. Havia também, segundo mesmo autor, registros da Demarcação Diamantina, cuja responsabilidade era o policiamento do contrabando e cobrança dos direitos de entrada na zona diamantífera. Assim, os prédios dos registros eram estrategicamente instalados em locais como passagens entre serras, desfiladeiros, margens de cursos de água, que possuíam um portão com cadeado para fechar a

estrada. Nesse local trabalhavam um administrador, um contador, um fiel e dois ou quatro soldados.

Essas estradas constituíram-se nos eixos principais do processo de urbanização do centro-sul brasileiro e ao longo do seu leito ou nas suas margens se desenvolveram centenas de arraiais, povoados e vilas em que se organizou a população envolvida com a mineração e com as economias a ela associadas (SANTOS, M., 2001).

Segundo o Instituto Estrada Real (2007b), no século XVIII - auge da economia de extração de ouro e pedras preciosas no Brasil - eram pelo menos quatro os caminhos autorizados pela Coroa portuguesa para o acesso à região das minas:

- o Caminho Velho, que ligava São Paulo e Rio de Janeiro às minas, passando por Guaratinguetá, Taubaté, Parati e São João Del Rei;

- o Caminho Novo, concluído em 1725, que passou a substituir o Caminho Velho como rota de acesso do Rio de Janeiro às minas de Ouro Preto, passando pelo sudeste de Minas Gerais;

- a rota para o Distrito Diamantino, que ligava Vila Rica (Ouro Preto) e o Arraial do Tijuco (Diamantina), passando pela Vila do Príncipe (Serro);

- o Caminho da Bahia, que levava das minas de Sabará ao vale dos rios São Francisco e Verde Grande e daí a Salvador, cortando o norte mineiro.

É esse conjunto de caminhos que se tornou conhecido como Estrada Real, para indicar a posse do rei sobre as vias de acesso ao interior da colônia. No século XIX esses caminhos foram alargados e ampliados, tornando-se estradas de propriedade do governo português e, depois da Independência, do governo imperial brasileiro.

Resgatada como um programa turístico, a Estrada Real traz uma nova expectativa de desenvolvimento para centenas de municípios que fazem parte do eixo principal e sua área de influência.

Diante disso, o município de São João Del Rei desponta com sua história, cultura e diversificado potencial turístico.

Conhecida por suas tradicionais festas religiosas, principalmente a Semana Santa e pela música sacra, preservada por suas centenárias orquestras, a cidade mantém vivo o costume de pontuar os acontecimentos do cotidiano com o toque dos sinos de suas numerosas igrejas e capelas. O estilo da maioria dessas igrejas obedeceu àquele que se denomina barroco mineiro, onde se salienta a opulência dos altares dourados e a profusão de detalhes arquitetônicos e ornamentais.

Segundo dados do Plano Diretor de Turismo do município (UFSJ, 2004), a natureza da região favorece a realização de programas, tanto para os que gostam de atividades leves e curtas (*trekking*, ciclismo, passeios a cachoeiras e trilhas abertas por escravos), como para adeptos de aventuras mais radicais, como o montanhismo (escaladas e rapel).

O tipo de turismo que mais se destaca no município é o histórico-cultural, embora encontremos alguns sítios ecológicos de grande riqueza, devido à beleza das paisagens naturais. Nas serras, predominam as atividades montanhismo (rapel) e caminhadas. A Serra do Lenheiro (figura 13) é um dos locais de treinamento da única escola de montanhismo do Exército brasileiro, que se encontra em São João Del Rei.

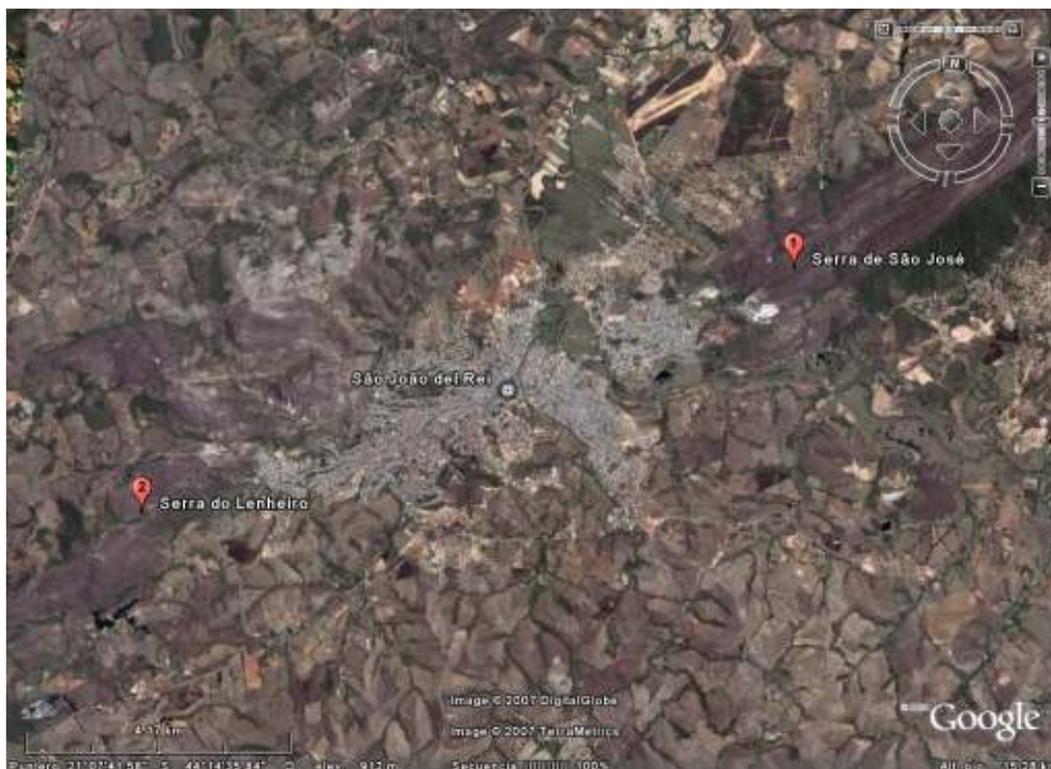


Figura 13 - Localização das Serras do Lenheiro (2) e São José (1), em São João Del Rei.

Fonte: Adaptado do Google Earth (2006).

Já a Serra de São José (figura 13) é uma Área de Proteção Ambiental (APA) desde 1990 e foi integrada à Reserva da Biosfera da Mata Atlântica em 1994, segundo a Fundação Alexander Brandt (2000). A criação da APA objetivou

a preservação do patrimônio histórico, paisagístico e da cultura regional, proteção e preservação dos mananciais, cobertura vegetal (cerrado e remanescentes de Mata Atlântica) e da fauna silvestre (FUNDAÇÃO ALEXANDER BRANDT, 2000, p. 3).

Nessa época o órgão responsável pela sua administração era a Fundação Estadual do Meio Ambiente – FEAM. Atualmente, a instituição responsável pela APA é o Instituto Estadual de Florestas – IEF. A área possui aproximadamente 13 km de

extensão, abrangendo parte dos municípios de São João Del Rei, Tiradentes, Coronel Xavier Chaves, Prados e Santa Cruz de Minas. Seu relevo é bastante acidentado e a altitude varia entre 900 e 1.430 metros. Nesse local encontra-se um antigo calçamento de pedras feito por escravos no período colonial e também algumas pinturas rupestres.

Ainda segundo a Fundação Alexander Brandt (2000) encontra-se em tramitação junto ao IPHAN um processo para o tombamento da Serra de São José como patrimônio natural.

São João Del Rei é bem estruturada para o turismo, possuindo uma boa infraestrutura urbana e de apoio turístico, com um hospital, clínicas médicas de diversas especialidades, agências bancárias, segurança pública e comércio com lojas variadas.

O aeroporto da cidade foi recentemente ampliado. De acordo com Ronildo Assis de Oliveira, secretário municipal de Governo e Desenvolvimento Econômico, cuja secretaria é ligada ao projeto do aeroporto, São João Del Rei localiza-se em uma posição estratégica, entre três capitais brasileiras: Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo (GAZETA DE SÃO JOÃO DEL REI, 2006).

O voo inaugural aconteceu no dia cinco de abril de 2007, partindo ao Aeroporto da Pampulha em direção a São João Del Rei, tendo como passageiros o governador Aécio Neves, parte de seu secretariado, prefeitos das cidades pertencentes ao Circuito Turístico Trilhas dos Inconfidentes, o presidente da Total Linhas Aéreas e a secretária de Estado do Turismo, Érica Drumond (TONACO, 2007).

Os vôos têm frequência de segunda a sábado, saindo do Rio de Janeiro com destino a Belo Horizonte ou de Belo Horizonte com destino ao Rio de Janeiro, com escala em São João Del Rei.

O vôo inaugural teve o apoio do Instituto Estrada Real e da Secretaria de Estado do Turismo e aconteceu durante as comemorações da Semana Santa - considerada como um evento único do gênero no Brasil (TONACO, 2007).

Além de Belo Horizonte e Rio de Janeiro, aos sábados e domingos São João Del Rei possui vôos para Ribeirão Preto e Uberlândia conforme informações da empresa Total Linhas Aéreas (2007).

O projeto do aeroporto de São João Del Rei, de acordo com a assessoria de comunicação da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas, contemplou a ampliação da pista de pouso e decolagem; ampliação de pátio de estacionamento de aeronaves, construção de pátio de estacionamento de veículos e construção do novo terminal de passageiros. É importante ressaltar que o espaço acompanhará as características do complexo arquitetônico de São João Del Rei. O projeto contemplou, também, a implantação de sistema de segurança e proteção ao vôo, que inclui o balizamento noturno e a duplicação do atual acesso rodoviário ao aeroporto com cerca de um quilômetro.

A base da culinária da cidade é a comida tipicamente mineira, mas há diversas opções de restaurantes, com cozinha variada e internacional.

A cozinha mineira remonta à época dos escravos, ciclo do ouro, das cidades históricas, como São João Del Rei, Diamantina, Ouro Preto, Sabará entre outras que tiveram grande importância na história de Minas Gerais.

Dona Lucinha, especialista em culinária mineira e proprietária do tradicional restaurante que leva seu nome, afirma que a cozinha mineira possui influência de

negros, índios e brancos que nela deixaram suas marcas. Ela diz ainda, que a cozinha mineira possui duas vertentes: a da fazenda e a dos tropeiros (NUNES, 2007).

A culinária das fazendas mineiras é molhada, tendo como ingredientes básicos, o angu, a couve e as carnes que são geralmente refogadas e servidas com caldos.

A cozinha do tropeiro possui características bastante diferentes. A tropa era um conjunto de burros conduzidos pelos tropeiros, que cruzavam o Estado carregando mercadorias em balaios.

O tropeiro, assim como os mascates e caixeiros-viajantes, os quais, talvez, antecipou nos caminhos de Minas, foi, no dizer do velho Afonso Arinos, quem salvou a obra épica mas efêmera do bandeirante, com seu trabalho modesto e paciente. (...) era o tropeiro muito benquisto e sua passagem ansiosamente esperada nas fazendas, com suas novidades e encomendas, com suas notícias e recados (GAIO SOBRINHO, 1997, p. 26).

A tropa carregava uma cozinha volante, que era acondicionada em caixas revestidas em couro de boi, conhecidas como bruacas. Os alimentos deviam ser secos e duráveis, com carnes salgadas ou já cozidas e guardadas em recipientes com gordura para se conservarem. Os caldeirões de ferro eram dependurados sobre fogueiras e onde se fazia a refeição.

Um das heranças gastronômicas desse período é o conhecido feijão tropeiro, que leva além do feijão cozido e escorrido, farinha, lingüiça e ovos.

São João Del Rei possui também boa infra-estrutura turística. Segundo dados do levantamento da oferta turística (IPTAN, 2002) e do Guia Quatro Rodas Brasil (2005), a cidade possui vários meios de hospedagem, entre hotéis, pousadas, pensões, área de camping e motéis. A rede hoteleira de cidade é bastante

diversificada, possuindo desde meios de hospedagens mais simples até hotéis de maior conforto.

O turismo receptivo local é atendido uma agência de turismo cujos roteiros incluem visitas ao patrimônio histórico e arquitetônico, museus e passeios aos atrativos naturais da região, como as Serras de São José e do Lenheiro.

Assim, como afirma o professor Gaio Sobrinho (2001, p. 16) a cidade, que se estende, hoje, por inúmeros bairros [...] poderá encontrar na indústria do turismo uma fonte promissora de recursos para continuar sendo, no futuro século, uma das mais importantes cidades mineiras.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Os procedimentos metodológicos que nortearam esta pesquisa foram escolhidos e abordados de acordo com critérios que possibilitassem atingir os objetivos propostos inicialmente, considerando a necessidade de conduzir de maneira mais segura a realização da coleta e análise dos dados.

Esta pesquisa, que pode ser classificada como sendo de natureza descritiva, busca levantar a percepção de envolvidos no processo de desenvolvimento turístico do município de São João Del Rei e relacioná-las às propostas do Programa Estrada Real, adotado como uma das políticas de desenvolvimento do governo do Estado de Minas Gerais. As pesquisas descritivas, segundo Gil (1999, p. 44) “são aquelas que têm por objetivo estudar as características de um grupo” e também as que objetivam levantar opiniões, crenças e atitudes de determinada população.

Quanto aos meios utilizados para alcançar os objetivos, foi feita uma pesquisa bibliográfica e documental, visando à elaboração de um suporte teórico que possibilitasse a análise da realidade à luz de referenciais de pesquisa e de experiências, além do levantamento dos principais aspectos históricos e culturais de São João del Rei e das políticas de turismo do governo federal, estadual e municipal.

Para isso, utilizou-se de seleção de livros, artigos científicos, documentos disponíveis no Arquivo Público e Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de São João Del Rei, Secretaria de Estado do Turismo, Internet, filmes em DVD e revistas especializadas. Utilizou-se também o Plano Estratégico para o Desenvolvimento do

Turismo no Estado de Minas Gerais – PEDTEMG (AJS&A , 2003), disponível em CD-ROM.

Para elaboração da parte sobre Planejamento e Políticas de Turismo, foram utilizados principalmente as seguintes referências: Almeida (2004), Barreto (1991), Ansarah (2001), Beni (2001, 2006), Chiavenato (2000), Dias (2003, 2005), Goeldner, Ritchie, MacIntosh (2002), Ministério do Turismo (2003, 2004, 2006), Hall (2001), Lage & Milone (2000), Molina (2005), Oliveira (2006), Salvati (2004), Solha (2006) e Tyler, Guerrier e Robertson (2001).

Na parte sobre São João Del Rei foram utilizados referenciais sobre patrimônio, história, cultura e turismo, além de informações sobre o município e seu entorno. Para isso, foram referenciados os autores: Ávila (2006), Balanzá (2003), Carrazoni (2007), Chiozzini (2007), Fairbanks (2007), Brandt (2000), Gaio Sobrinho (1997, 2000, 2001), Goodey (2002), Resende (2003), IBGE (2005), IPHAN (2007), IEPHA (2007), Laraia (2005), Leff (2000), Murta e Albano (2002), Pelegrini Filho (1997) e Souza (2007).

Nas pesquisas de campo para coleta de dados primários, foram realizadas entrevistas que buscaram identificar a percepção dos envolvidos – comunidade, turistas, iniciativa privada, instituições do setor turístico e poderes públicos municipal e estadual (Secretarias de Turismo), em relação à Estrada Real e sua contribuição ao desenvolvimento turístico da cidade.

Middleton e Clarke (2002) entendem por percepção, a maneira como os indivíduos selecionam e organizam as informações a que estes estão expostos e diz respeito a atitudes, motivações, experiências e aprendizado.

A pesquisa de campo foi dividida em sete etapas, cada uma abrangendo um dos elementos considerados relevantes para este trabalho. Foram realizadas as seguintes entrevistas:

- com moradores nos bairros selecionados em São João Del Rei;
- com visitantes no centro histórico da cidade;
- com proprietários ou gerentes de meios de hospedagem citados no Guia Quatro Rodas Brasil 2005;
- com proprietários ou gerentes de estabelecimentos de alimentos e bebidas localizados no centro da cidade;
- com proprietários ou gerentes de agência de turismo receptivo e uma operadora turística, localizadas na cidade e em Belo Horizonte (que possui roteiro em São João del Rei);
- com representantes de órgãos de turismo nas esferas local, estadual e federal;
- com representantes de outras instituições cuja opinião sejam relevantes para essa pesquisa, como o Instituto Estrada Real, o Instituto de Ensino Superior Presidente Tancredo de Almeida Neves – IPTAN (Curso de Turismo), Ferrovia Centro Atlântica, Associação Comercial, Circuito Turístico Trilhas dos Inconfidentes, Sebrae, associações de artesãos e de produtores de peças em estanho.

Para efeito deste trabalho, são considerados como iniciativa privada os responsáveis por empresas e empreendimentos formais e informais envolvidos com o turismo local: meios de hospedagem, agência de viagem receptiva, operadores turísticos, restaurantes, lanchonetes, cafeterias, sorveterias, associações de artesãos, Ferrovia Centro Atlântica (responsável pela manutenção e funcionamento da Maria Fumaça) e fábricas de estanho. Entre as instituições citamos o Instituto

Estrada Real, Associação do Circuito Trilhas dos Inconfidentes, Sebrae, Associação Comercial e Instituto Presidente Tancredo de Almeida Neves – IPTAN (Curso de Turismo).

Valls (2006, p. 24) define o setor turístico como sendo “composto por empresários, trabalhadores e fornecedores das empresas turísticas e de apoio que desenvolvem suas atividades no lugar, além de associações e instituições que atuam em seu nome”. E mais, continua o mesmo autor, abrange também negócios relacionados a todas as atividades que motivam as viagens, além dos envolvidos com alojamento, alimentação, comércio em geral, transporte, agências de viagens e operadores, imobiliárias, investidores do setor, instituições financeiras, empresas prestadoras de serviços de assistência (médicos, seguradoras, oficinas mecânicas, entre outras), além que qualquer outro serviço de apoio e outras indústrias do lazer. Todos esses envolvidos não prestam serviços apenas relacionados ao turismo, mas sim, ao destino como um todo.

As pesquisas de campo, segundo Gil (1999, p. 70) caracterizam-se “pela interrogação direta das pessoas cujo comportamento se deseja conhecer.” Outro aspecto importante, destacado pelo mesmo autor é que na maioria, desses levantamentos, não são pesquisados todos os integrantes da população, mas selecionados estatisticamente uma amostra significativa do universo, que torna-se o objeto de investigação. Assim, posteriormente, as conclusões obtidas são “projetadas para a totalidade do universo, levando em consideração a margem de erro, que é obtida mediante cálculos estatísticos” (GIL, 1999, p. 70).

3.1 Entrevistas realizadas junto a moradores da cidade de São João Del Rei

Os bairros Bonfim, Centro, Colônia do Marçal, Fábricas, Jardim Central, Matosinhos, Tejuco e Senhor dos Montes foram os espaços escolhidos para as entrevistas na comunidade. Como critério para a seleção desses bairros, foi utilizada a Lei Municipal nº. 2.521, de 31 de agosto de 1989 (SÃO JOÃO DEL REI, 1989) que “estabelece divisão territorial, em bairros, da Sede do Município de São João Del Rei” (figura 14).

As entrevistas foram realizadas de segunda a sexta-feira, durante o mês de março de 2006.



Figura 14: Bairros selecionados para a pesquisa de campo.
Fonte: Elaboração própria.

O universo foi estabelecido através de dados do Censo Demográfico 2000 – Contagem da População (IBGE), que disponibiliza informações da população residente por bairro (tabela 01).

Tabela 01 - População residente por bairro selecionado para esta pesquisa

População residente por Bairro	
Variável = População residente (Habitante)	
Ano 2000	
Bairro	População
Bonfim	4.116
Centro	7.958
Colônia do Marçal	7.002
Fábricas	9.139
Jardim Central	2.253
Matosinhos	18.671
Tejuco	14.881
Senhor dos Montes	6.335

Fonte: Elaboração própria com base nos dados do IBGE - Censo 2000.

Esta pesquisa caracteriza-se por amostragem não-probabilística por cotas. Dencker (2003, p.179) refere-se à amostragem não probabilística como sendo “qualquer tipo de amostragem em que a possibilidade de escolher determinado elemento do universo é desconhecida”. E ainda, que a amostragem por cotas “consiste na seleção das características de controle e determinação da proporção do universo de acordo com cada grupo de características”. Gil (1999, p. 103) afirma que “de todos os procedimentos de amostragem definidos como não-probabilísticos, este é o que apresenta maior rigor”. Tal afirmação resulta da vantagem de se conferir alguma estratificação à amostra.

Esta etapa foi desenvolvida em três fases:

- seleção dos bairros a serem pesquisados;
- determinação da proporção da população a ser pesquisada com base nos dados obtidos através do Censo 2000;

- fixação de cotas para cada entrevistador, de modo que a amostra total seja composta, observando-se a proporção estabelecida por cálculo estatístico.

O tamanho da amostra foi determinado, com base na fórmula estatística para uma população finita (figura 15), segundo Martins (2001, p. 187):

$$n = \frac{z^2 \cdot \hat{p} \cdot \hat{q} \cdot n}{d^2 (N - 1) + z^2 \cdot \hat{p} \cdot \hat{q}}$$

Figura 15 – Fórmula utilizada para cálculo da amostra.

Onde:

N = é o tamanho da população; z = abscissa da normal padrão; \hat{p} = estimativa da proporção; q = 1- \hat{p} ; d = erro amostral; n = tamanho da amostra aleatória simples a ser selecionada da população.

Foram realizadas no total cem entrevistas distribuídas proporcionalmente pelos bairros selecionados para esta pesquisa (tabela 02). A amostra foi calculada com base num nível de confiança de 90%, com a margem de erro de 0,10% e valores de p e q iguais a 50% = 0,5, para probabilidade de máximo tamanho da amostra e valor de Z = 1,64, segundo Martins (2001).

Tabela 02 - Amostra da pesquisa de campo distribuída proporcionalmente entre os bairros selecionados

Bairros	População residente⁴	Proporção	Amostra Mínima	Entrevistas realizadas
Bonfim	4.116	06%	04	06
Centro	7.958	11%	08	11
Colônia do Marçal	7.002	10%	07	10
Fábricas	9.139	13%	09	13
Jardim Central	2.253	03%	02	03
Matosinhos	18.671	27%	18	27
Tejuco	14.881	21%	14	21
Senhor dos Montes	6.335	9%	06	09
Total universo	70.355	100%	68	100

Fonte: Elaboração própria.

A técnica de coleta de dados selecionada para essa fase da pesquisa foi a entrevista estruturada. Selltiz et al., apud Gil (1999, p. 117) afirmam que a entrevista é muito adequada para a "... obtenção de informações acerca do que as pessoas sabem, fazem, crêem, esperam, sentem ou desejam, pretendem fazer, fazem ou fizeram, bem como acerca de suas expectativas ou razões a respeito das coisas precedentes."

As variáveis utilizadas são apresentadas na tabela 03.

⁴ Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2000 - Contagem da População. Disponível em <http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/territorio/tabunit.asp>. Acesso em 10 de janeiro de 2006.

Tabela 03 - Variáveis utilizadas para as entrevistas junto à comunidade local.

VARIÁVEIS
Bairro
1. Sexo
2. Idade
3. Nasceu em São João Del Rei?
3.1. Onde nasceu?
4. Tempo residência em São João Del Rei
5. Ouviu falar em Estrada Real?
6. O que é a Estrada Real?
7. A comunidade foi consultada sobre o projeto da Estrada Real?
8. Você considera que o movimento de turistas
9. Você percebe melhorias no município após a Estrada Real?
9.1. Quais são as melhorias percebidas?
10. Observações/sugestões feitas pelos entrevistados

Fonte: Elaboração própria.

Em seguida os dados foram tabulados, analisados e posteriormente, realizado o cruzamento das variáveis que relacionam a população do bairro ao contexto da Estrada Real e sua percepção de melhorias decorrentes do Programa Estrada Real no município.

3.2 Entrevistas realizadas junto a visitantes no centro histórico da cidade

O universo selecionado para essa pesquisa refere-se aos visitantes que procuram São João Del Rei por motivação turística, que viajam individualmente, em famílias ou em grupos, do sexo feminino e masculino, maiores de 18 anos de idade.

Esta etapa da pesquisa caracteriza-se como sendo por amostra não probabilística por tráfego. Dencker (2003) destaca que a amostragem não-probabilística é aquela em que a possibilidade de se escolher determinado elemento do universo estabelecido é desconhecida. Esses elementos são escolhidos de acordo com a conveniência do pesquisador.

As amostras por tráfego segundo Mattar (2001) caracterizam-se pela observação ou entrevista de pessoas que trafegam por determinado local. Assim, os entrevistadores escolhem entre as pessoas que passam, aqueles a quem entrevistar. A amostra - 114 (cento e quatorze) entrevistas com visitantes – foi estabelecida com base na fórmula estatística para uma população finita (figura 15, p. 101) apontada por Martins, Gilberto (2001).

Os locais onde as entrevistas foram realizadas foram previamente selecionados, de modo a permitir maior segurança na coleta das informações. Assim, foram escolhidos a Praça da Estação, o Largo da Igreja de São Francisco de Assis e todo o centro histórico da cidade, por constituírem-se locais de maior concentração de visitantes.

As entrevistas para a coleta dos dados ocorreram em finais de semana (sábados e domingos), durante o mês de março de 2006. Os dias da semana

definidos para esta coleta justificam-se por serem dias em que a presença de visitantes na cidade é mais percebida.

As variáveis utilizadas são apresentadas na tabela 04.

Tabela 04 - Variáveis das entrevistas junto aos visitantes.

Variáveis
Origem (procedência)
Sexo
Idade
Estado civil
Profissão
Renda familiar
Gasto médio
Hospedagem
Sobre Estrada Real
O que é a Estrada Real?
O que te atraiu para visitar São João Del Rei? (motivação)
Como você se sente em relação à expectativa da viagem
Observações feitas

Fonte: Elaboração própria.

Os dados foram tabulados realizando-se o cruzamento das seguintes variáveis, para posterior análise:

- Origem do visitante e o meio de hospedagem utilizado;
- Origem do visitante e o seu conhecimento sobre a “Estrada Real”;
- Origem do visitante e sua motivação de viagem;
- Idade do visitante e sua motivação de viagem;
- Origem do visitante e expectativa em relação à visita a São João Del Rei.

3.3 Entrevistas realizadas junto a proprietários ou gerentes de meios de hospedagem

Os meios de hospedagem escolhidos para esta pesquisa são os que constam no Guia Quatro Rodas Brasil 2005 (p. 781) em São João Del Rei. Essa escolha fundamenta-se por se tratar de um guia de viagens respeitado junto ao seu público consumidor, que atesta suas indicações e avaliações dos meios de hospedagem e restaurantes nele citados. Eles são apresentados a seguir, na ordem em que aparecem no guia (quadro 01):

Quadro 01 - Meios de hospedagem apresentados pelo Guia Quatro Rodas Brasil 2005⁵ selecionados para esta pesquisa

MEIO DE HOSPEDAGEM	TIPO	ENTREVISTA REALIZADA?		
		SIM	NÃO	MOTIVO
Garden Hill Golf Club	Pousada	x		
Pousada Beco do Bispo	Pousada	x		
Pousada Casarão	Pousada	x		
Pousada Morada do Sol	Pousada	x		
Villa Buonabitacolo	Pousada		x	Estava fechada no horário da entrevista
Pousada Casa dos Contos	Pousada		x	Estava fechada no horário da entrevista
Ponte Real	Hotel	x		
Pousada Rotunda	Pousada	x		
Hotel Colonial	Hotel	x		
Pousada Quinta dos Ipês	Pousada	x		
Vereda Park	Hotel	x		
Pousada Estação do Trem	Pousada	x		
Pousada Estrada das Águas	Pousada		x	Estava fechada no horário da entrevista
Solara	Pousada	x		
Pousada Sítio Chaparral	Pousada		x	Localiza-se fora dos limites urbanos da cidade
Pousada Solar Chiaini	Pousada	x		
Pousada John Somers B&B	B&B		x	Localiza-se distante da cidade e tem seu funcionamento em períodos de alta temporada
Recanto das Andorinhas	Pousada		x	Tornou-se um centro de convivência para pessoas idosas
Lenheiros Palace	Hotel	x		
Pousada Recanto da Alegria	Pousada		x	Estava fechada no horário da entrevista
Vicenza Apart	Apart-hotel	x		
Camping Del Rey (não consta no Guia Quatro Rodas)	Área de camping	x		

Fonte: Elaboração própria.

⁵ As pousadas Cabanas do Rei e Estação das Águas, apesar de constarem no guia referente à São João del Rei, localizam-se no bairro das Águas Santas, pertencente ao município de Tiradentes. Sendo, portanto, excluídas desta pesquisa. As pousadas *Villa Buonabitacolo*, Casa dos Contos e Pousada Estrada das Águas estavam fechadas nos dias e horários em que foi realizada a pesquisa de campo. A explicação que obtivemos, é que as pousadas que se localizam fora do centro da cidade, ficam ociosas durante a maioria dos dias úteis da semana – algumas abrem somente em feriados prolongados e na alta temporada, por isso estavam fechadas nesse período. A Pousada Recanto das Andorinhas deixou de ser um meio de hospedagem, tornando-se um centro de convivência para pessoas idosas. Assim, também foi excluída desta pesquisa.

É importante destacar que foi incluída nessa amostra uma área de camping, por se tratar de único meio de hospedagem desse tipo na região. O percentual dos meios de hospedagem pesquisados foi de 71% daqueles citados no Guia Quatro Rodas.

A coleta dos dados foi realizada durante o mês de março de 2006 e para essa fase da pesquisa foi utilizada, como técnica, entrevista estruturada.

As variáveis utilizadas são apresentadas na tabela 05.

Tabela 05 - Variáveis das entrevistas junto aos responsáveis pelos meios de hospedagem.

Variáveis
Ano de fundação da empresa
Nº de funcionários
Nº de Unidades Habitacionais (UH's)
Tipo de estabelecimento
Taxa de ocupação antes da Estrada Real
Origem dos principais clientes1
Origem dos principais clientes2
Origem dos principais clientes3
Principais clientes
Tempo médio de permanência dos clientes
Observações em relação à Estrada Real1 (primeira / única observação)
Observações em relação à Estrada Real2 (segunda observação)
Observações em relação à Estrada Real3 (terceira observação)

Fonte: Elaboração própria.

Em seguida os dados foram tabulados e analisados evidenciando as seguintes variáveis:

- Ano de fundação x nº de funcionários.
- Tipo de estabelecimento x taxa de ocupação antes da estrada real.
- Origem dos clientes e tempo de permanência.

3.4 Levantamento de dados juntos a proprietários ou gerentes de estabelecimentos de alimentos e bebidas

Nesta etapa, utilizou-se como critério de escolha dos estabelecimentos a localização em relação ao centro histórico e ao deslocamento dos visitantes dentro da cidade. Foram selecionados os restaurantes, lanchonetes, cafeteria e sorveteria (quadro 02). Os estabelecimentos localizados fora do trajeto dos visitantes, não foram incluídos nesta amostra.

Quadro 02 - Estabelecimentos de Alimentos e Bebidas selecionados para esta pesquisa.

ESTABELECIAMENTO	TIPO	RESPONDEU AO QUESTIONÁRIO?
Quinto do Ouro	Restaurante	Sim
Casa do Pão	Lanchonete	Sim
Rex	Restaurante	Sim
Chico da Roça	Restaurante	Sim
Chafariz	Restaurante	Sim
Monte Bianco	Sorveteria	Sim
Pelourinho	Restaurante	Sim
Café Soberano	Cafeteria	Sim

Fonte: Elaboração própria.

Esta etapa da pesquisa caracterizou-se também como sendo por amostragem não probabilística e a técnica escolhida também foi a entrevista estruturada. A coleta dos dados ocorreu durante o mês de março de 2006.

As variáveis utilizadas são apresentadas na tabela 06.

Tabela 06 – Variáveis da entrevista realizada junto aos estabelecimentos de Alimentos e Bebidas.

VARIÁVEIS
Ano de fundação da empresa
Nº de funcionários
Nº de mesas
Tipo de estabelecimento
Movimento após a Estrada Real
Principais clientes
Origem dos principais clientes1
Origem dos principais clientes2
Origem dos principais clientes3
Observações em relação à Estrada Real1 (primeira / única observação)
Observações em relação à Estrada Real2 (segunda observação)
Observações em relação à Estrada Real3 (terceira observação)

Fonte: Elaboração própria.

Em seguida os dados foram tabulados, analisados e posteriormente, realizado o cruzamento das seguintes variáveis:

- Tipo de estabelecimento e aumento do fluxo de clientes após a estrada real.

3.5 Levantamento de dados juntos a proprietários ou gerentes de agência de turismo receptivo e operadora turística

As informações sobre as agências de viagem com roteiros pela Estrada Real foram obtidas através do Instituto Estrada Real, em Belo Horizonte. Posteriormente, foram identificadas apenas as agências e operadoras de viagem com roteiros turísticos que incluem em São João Del Rei.

Optou-se como critério de escolha, que fossem incluídas na amostra, uma agência de receptivo localizada no município e operadoras de Belo Horizonte que possuem roteiros turísticos que incluem em São João Del Rei.

A técnica escolhida para esta etapa foi o questionário semi-estruturado. De acordo com Gil (1999, p. 128) esta técnica de investigação é “composta por um número mais ou menos elevado de questões apresentadas por escrito às pessoas, tendo por objetivo o conhecimento de opiniões, crenças, sentimentos, interesses, expectativas, situações vivenciadas etc.”.

Assim, foi feito um primeiro contato por telefone com as agências de turismo e operadoras de viagem objetivando identificar as pessoas responsáveis pelas mesmas e que estariam dispostas a responder a esta pesquisa. Em seguida, os questionários foram encaminhados às empresas, através de e-mail no mês de abril de 2006.

O quadro 03 apresenta as empresas que foram selecionadas:

Quadro 03 - Agências de turismo selecionadas para esta pesquisa.

AGÊNCIA DE TURISMO	LOCALIZAÇÃO
Tiradentes Viagens e Turismo	São João Del Rei
Ouro Preto Turismo	Belo Horizonte
Master Turismo	Belo Horizonte
Primotur Turismo Ecológico	Belo Horizonte

Fonte: Elaboração própria.

Cabe destacar, que outras empresas de turismo que possuem roteiros em São João Del Rei foram contactadas e em princípio se dispuseram a colaborar, porém não responderam ao questionário enviado.

As variáveis utilizadas são apresentadas na tabela 07.

Tabela 07 – Variáveis da entrevista realizada junto a agências de turismo receptivo e operadoras.

VARIÁVEIS
1. Ano de fundação
2. N° funcionários
3. N° de roteiros que incluem a Estrada Real
4. N° de roteiros que incluem São João Del Rei
5. Duração média dos roteiros (em dias)
6. Preço médio dos roteiros (em Reais)
7. Qual Estado de origem de seus principais clientes
8. Principais clientes
9. Quais os roteiros / cidades mais procurados na Estrada Real
10. Existência de apoio ou incentivo para o desenvolvimento desses roteiros
11. Observação a fazer em relação à Estrada Real

Fonte: Elaboração própria.

3.6 Levantamento de dados junto a representantes de órgãos de turismo nas esferas local e estadual

Em relação ao poder público, foram coletados dados junto a⁶:

- Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de São João Del Rei.

⁶ A Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, com sede em Brasília/DF também foi contactada através de e-mail, porém não obtivemos resposta.

- Secretaria de Estado do Turismo de Minas Gerais.

As variáveis utilizadas são apresentadas na tabela 08.

Tabela 08 – Variáveis da entrevista realizada junto aos Órgãos Públicos de Turismo.

VARIÁVEIS
1. Percepção sobre o que é a Estrada Real
2. Grau de importância atribuído à Estrada Real no contexto do planejamento turístico do atual governo
3. Existência de planejamento específico voltado para a Estrada Real
4 Existência de legislação específica para a Estrada Real
5. Existência de profissionais formados em Turismo na Secretaria de Turismo
6. Percepção sobre o turismo doméstico em MG após a Estrada Real
7. Existência de incentivos governamentais para projetos ou empreendimentos na Estrada Real
8. Comentários ou observações em relação à Estrada Real.

Fonte: Elaboração própria.

3.7 Levantamento de dados junto a representantes de outras instituições

Foram consideradas como “outras instituições” aquelas, cujos representantes nos oferecem informações e opiniões relevantes ao desenvolvimento deste trabalho.

Assim, foram escolhidas as seguintes instituições:

- A principal fábrica de artigos e artefatos em estanho, localizada em avenida de acesso ao centro da cidade;

- associações de artesãos identificadas, através de catálogo telefônico e/ou localizados em locais de maior concentração de visitantes, como o centro histórico.

Essas associações funcionam em pequenas lojas onde são vendidos os artesanatos dos associados;

- o Instituto Presidente Tancredo de Almeida Neves, por possuir o único curso superior em Turismo da cidade;

- o Sebrae local;

- a Câmara de Dirigentes Lojistas;

- a Associação Comercial e Industrial;

- a Associação dos Municípios do Circuito Turístico Trilha dos Inconfidentes, cujo trabalho se concentra no desenvolvimento regional através do turismo;

- e a Ferrovia Centro Atlântica, empresa que administra a “Maria Fumaça” turística que liga as cidades de São João Del Rei e Tiradentes.

As variáveis utilizadas são apresentadas na tabela 09.

Tabela 09 – Variáveis da entrevista realizada junto a outras instituições.

VARIÁVEIS
1. Número de associados
2. o que é a Estrada Real
3. Percepção sobre o fluxo de turistas em MG após a Estrada Real
4. Qual o grau de importância atribuído à Estrada Real no contexto do planejamento turístico do atual governo
5. Comentários ou observações em relação à Estrada Real.

Fonte: Elaboração própria.

Após as entrevistas, os dados receberam tratamento estatístico com o *software* SPSS for Windows - *Statistical Package for Social Science*. Este *software* estatístico permite o gerenciamento e a análise estatística de dados em ambiente gráfico.

Os dados foram tabulados separadamente por temas: comunidade, visitantes, meios de hospedagem, alimentos e bebidas, agências de turismo, órgãos públicos de turismo e outras instituições. Cada tema abordado teve seus dados analisados em separado, de forma geral e através de cruzamentos de suas variáveis. Posteriormente, foram feitas comparações entre as respostas mais relevantes obtidas de cada um dos temas.

O passo seguinte foi proceder a análise geral através de correlação de informações e ajustamento com o embasamento teórico referente ao assunto.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Nesta parte são apresentados os principais resultados apurados junto aos moradores, visitantes, empresários e representantes do setor público municipal, estadual e federal para posterior análise e correlação das informações coletadas.

4.1 Entrevistas realizadas junto a moradores de São João Del Rei

Foram realizadas, no total, cem entrevistas - trinta e duas a mais que a amostra mínima, distribuídas proporcionalmente pelos bairros (tabela 10, figuras 16 e 17).

Tabela 10 – Comunidade - Percentual da proporção em relação à amostra selecionada.

Bairros onde a pesquisa foi realizada	Frequência	% válido
Matosinhos	27	27,0
Tejuco	21	21,0
Fábricas	13	13,0
Centro	11	11,0
Colônia do Marçal	10	10,0
Senhor dos Montes	09	9,0
Bonfim	06	6,0
Jardim Central	03	3,0
Total	100	100,0

Fonte: Elaboração própria baseada em dados do Censo Demográfico 2000 – Contagem da População (IBGE).



Figura 16 - Bairros selecionados para as entrevistas em São João Del Rei
Fonte: Elaboração própria



Figura 17 – Imagem dos bairros selecionados para as entrevistas.
Fonte: Adaptado do Google Earth.

Do total dos entrevistados, 68% são do sexo masculino e 32% do sexo feminino (tabela 11). Em relação à idade, o maior percentual – 36% – refere-se à idade entre 18 e 25 anos, seguido por 29% com idade acima de 45 anos, por 19% entre 36 e 45 anos e 16% entre 26 e 35 anos (tabela 12).

Tabela 11 – Comunidade - Gênero dos entrevistados na comunidade local

Sexo	Frequência	% válido
Masculino	68	68,0
Feminino	32	32,0
Total	100	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 12 – Comunidade - Faixa etária dos entrevistados na comunidade

Idade	Frequência	% válido
De 18 a 25 anos	36	36,0
De 26 a 35 anos	17	17,0
De 36 a 45 anos	19	19,0
Acima 45 anos	28	28,0
Total	100	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Quanto ao local de nascimento dos entrevistados, 72% são nascidos em São João Del Rei e 28% de outros municípios (tabela 13). Relacionamos a seguir esses municípios por ordem decrescente de distância de São João Del Rei: Brasília (909 km), Montes Claros (606 km), São Paulo (476 km), Araxá (461 km), Rio de Janeiro (337 km), Itajubá (335 km), Sete Lagoas (248 km), Lagoa da Prata (232 km), Lambari (227 km), Cataguases (200 km), Belo Horizonte (180 km), Campo Belo (148 km), Cláudio (146 km), Alto Rio Doce (142 km), Perdões (116 km), Antônio Carlos

(74 km), Barbacena (61 km), Dolores de Campos (44 km), Resende Costa (38 km), Lagoa Dourada (35 km), Ritópolis (19 km) e Tiradentes (06 km). Note-se que a maioria dos municípios citados localiza-se no Estado de Minas Gerais (tabelas 14 e 15).

Tabela 13 - Comunidade - Local de nascimento dos entrevistados em relação ao São João Del Rei

Nasceu em São João Del Rei?	Frequência	% válido
Sim	73	73,0
Não	27	27,0
Total	100	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 14 – Comunidade - Local de nascimento dos entrevistados (exceto São João Del Rei)

Naturalidade (município)	Frequência	% válido
Belo Horizonte/MG	03	11,1
São Paulo/SP	02	7,4
Rio de Janeiro/RJ	02	7,4
Campo Belo/MG	02	7,4
Barbacena/MG	02	7,4
Brasília/DF	01	3,7
Montes Claros/MG	01	3,7
Araxá/MG	01	3,7
Itajubá/MG	01	3,7
Sete Lagoas/MG	01	3,7
Lagoa Da Prata/MG	01	3,7
Lambari/MG	01	3,7
Cataguases/MG	01	3,7
Cláudio/MG	01	3,7
Alto Rio Doce/MG	01	3,7
Perdões/MG	01	3,7
Antônio Carlos/MG	01	3,7
Resende Costa/MG	01	3,7
Lagoa Dourada/MG	01	3,7
Ritópolis/MG	01	3,7
Tiradentes/MG	01	3,7
Total	27	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 15 – Comunidade - Local de nascimento, agrupado por Unidades da Federação (UF)

Naturalidade (por UF)	Frequência	% válido
Minas Gerais	22	81,5
Rio de Janeiro	02	7,4
São Paulo	02	7,4
Distrito Federal	01	3,7
Total	100	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Em relação ao tempo de residência, 69% (69 pessoas) estão no município há mais de 15 anos, 17% até cinco anos, 07% de 08 a 10 anos e 07% de 11 a 15 anos (tabela 16).

Tabela 16 – Comunidade - Tempo de residência em São João Del Rei

Tempo residência em São João Del Rei	Frequência	% válido
Ate 05 anos	19	19,0
De 06 a 10 anos	04	4,0
De 11 a 15 anos	04	4,0
Acima de 15 anos	73	73,0
Total	100	100,0

Fonte: Elaboração própria.

93% dos moradores de São João Del Rei afirmaram já terem “ouvido falar” na Estrada Real, e apenas 7% responderam “não” (tabela 17). Como as próximas questões são dirigidas somente às pessoas que responderam ter algum conhecimento ou, no mínimo já terem visto ou “ouvido falar” em Estrada Real, encerra-se a entrevista na questão cinco para sete entrevistas.

Tabela 17 – Comunidade - respostas obtidas para a pergunta “Já ouviu falar em ‘Estrada Real?’”.

Ouviu falar em “Estrada Real”?	Frequência	% válido
Sim	93	93
Não	07	07
Total	100	100,0

Fonte: Elaboração própria.

A entrevista teve seqüência somente para os que responderam “sim” à questão “já ouviu falar em Estrada Real?”. As respostas obtidas foram variadas, porém pôde-se constatar que a maioria dos entrevistados – 80% - soube dizer, mesmo que de forma empírica o que considerava ser a Estrada Real. As principais respostas foram agrupadas e correspondem a conceitos de ordem principalmente histórica, relacionados aos Bandeirantes, aos Tropeiros e ao período colonial brasileiro (tabela 18).

Tabela 18 – Comunidade - Opinião dos entrevistados sobre o que é a Estrada Real

O que é a “Estrada Real” para você?	Frequência	% válido
Caminho de escoamento do ouro de MG para o litoral	26	26
Estrada que está sendo redescoberta pelo turismo	16	16
Caminho percorrido pelos Bandeirantes e por D. Pedro	13	13
Estrada histórica	09	09
Estrada que liga outras cidades históricas a São João Del Rei	08	08
Estrada usada pelos inconfidentes	05	05
Caminho que os escravos fizeram	02	02
Estrada reformada para melhoria da cidade	01	01
Estrada dos tropeiros	01	01
Não sabe dizer	19	19
Total	100	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Os dados mostram que os moradores locais entrevistados relacionam a Estrada Real principalmente aos aspectos históricos:

- Caminho de escoamento do ouro de MG para o litoral;
- Caminho percorrido pelos Bandeirantes e por D. Pedro.

Além disso, a comunidade tem percebido que a Estrada está sendo redescoberta pelo turismo. Assim, conclui-se que algumas informações sobre o Programa Estrada Real têm chegado de alguma forma à comunidade dos bairros pesquisados em São João Del Rei.

Porém, chama a atenção o alto percentual dos que não souberam responder: 20%, levando-se em consideração que a comunidade deva estar envolvida e consciente de todo o processo de planejamento e desenvolvimento turístico. Mas respostas indicam, a priori, uma boa percepção da realidade.

Buscou-se levantar também informações sobre a comunidade ter sido ou não consultada sobre a implantação do Programa Estrada Real no município (tabela 19). Do total de entrevistados, 54% dizem não terem sido consultados, 35% dizem que sim e 11% não souberam responder. O soma dos percentuais dos que responderam “não” ou “não sabem” é alto: 65%. Nota-se pouca informação da comunidade sobre a o programa Estrada Real.

Outro aspecto que deve ser lembrado, é que com esse alto percentual dos que afirmaram não terem sido consultados, pode indicar que o Programa Estrada Real foi planejado sem o envolvimento das comunidades, em especial de São João Del Rei que é objeto desta pesquisa. Assim, pode ser que sua implantação ocorra de forma mais lenta, uma vez que a comunidade sente-se fora do processo.

Tabela 19 - Comunidade - Opinião dos entrevistados sobre o Programa Estrada Real

A Comunidade foi consultada sobre o Programa Estrada Real no município?	Frequência	% válido
Sim	35	35
Não	54	54
Não sabe / NR	11	11
Total	100	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Em relação à percepção dos entrevistados quanto ao movimento de turistas na cidade (tabela 20), 46% consideram que o fluxo turístico “aumentou”, 30% que “não foi alterado” e 24% não souberam responder. Como nenhum entrevistado na comunidade afirmou observar redução no fluxo turístico em São João Del Rei, acreditamos que a comunidade tenha uma percepção positiva sobre a Estrada Real.

A promoção da Estrada Real tem sido uma realidade. Segundo o Relatório de Execução do Projeto Estruturador da Estrada Real (SETUR/MG, 2005), da Secretaria de Estado de Turismo, somente em 2005 foram investidos R\$ 500.000,00 na promoção e divulgação da Estrada Real. Esses recursos foram aplicados na criação e produção de material promocional e na inserção do produto “Estrada Real” nos principais eventos turísticos do Brasil e do exterior.

Tabela 20 - Comunidade - Opinião dos entrevistados sobre o movimento de turistas no município de São João Del Rei

Você considera que o movimento de turistas no município de São João Del Rei...	Frequência	% válido
Não alterou	30	30
Aumentou	46	46
Não sabe / NR	24	24
Total	100	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Cerca de 43% dos entrevistados responderam não perceber melhorias no município após a Estrada Real, entretanto, 40% afirmaram que houve sim melhorias (tabela 21). Outros 17% disseram que não sabem, indicando-nos, outra vez, possível falta de informação, configurando-se, certamente, um fato relevante. As respostas sobre as possíveis melhorias percebidas foram agrupadas e estão relacionadas na tabela 22.

Tabela 21 - Comunidade - Percepção dos entrevistados sobre melhorias no município após o Programa Estrada Real

Você percebe melhorias no município após o Programa Estrada Real?	Frequência	% válido
Sim	40	40
Não	43	43
Não sabe / NR	17	17
Total	100	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 22 - Comunidade – melhorias percebidas em São João Del Rei na opinião dos entrevistados

Quais melhorias foram percebidas?	Frequência	% válido
Aumentou o fluxo de turistas para o município	67	67
Melhorou para quem tem dinheiro para investir	08	08
Melhorou a infra-estrutura urbana	08	08
As pessoas estão mais conscientes sobre o turismo	05	05
Tem mais lojas de artesanato na cidade	03	03
Melhoraram as estradas de acesso ao município	03	03
Tem mais empresas patrocinando eventos na cidade	03	03
Não sabe	03	03
Total	100	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Finalizando, os entrevistados foram estimulados a fazer observações livres em relação à Estrada Real, de modo a tentar captar respostas que não foram contempladas nas perguntas formais feitas. Assim, 49,5% dos entrevistados fizeram observações a respeito do assunto que foram agrupadas de acordo com suas semelhanças e são apresentadas na tabela 23:

Tabela 23 - Comunidade - Sugestões e/ou observações sobre a Estrada Real.

Observações / sugestões feitas	Frequência	% válido
Melhorar a divulgação, inclusive na comunidade local.	20	20
Tem que continuar a melhorar a cidade	08	08
Devem continuar a revitalizar a Estrada Real	04	04
Tiradentes se beneficia mais que São João del Rei	03	03
Criar estímulos para investimentos no turismo	03	03
Só percebo divulgação, melhorias ainda não	03	03
Oferecer benefícios à população mais carente	02	02
Fechar o trânsito para veículos pesados na Estrada Real	01	01
Aumentar a qualificação dos envolvidos no turismo e comércio	01	01
O projeto não está sendo bem executado	01	01
Não fez observações	54	54
Total	100	100,0

Fonte: Elaboração própria.

De maneira geral as respostas foram positivas e demonstram certo grau de aceitação à Estrada Real. Os dados obtidos com as entrevistas realizadas nos bairros selecionados nos indicam que muitas pessoas têm uma noção do que seja a Estrada Real e dos benefícios que ela pode trazer ao município.

Outro aspecto que deve ser destacado é que se pode perceber claramente o investimento que o governo do Estado – com apoio do governo Federal - tem feito na região. A rodovia MG 383, que liga o município à BR 040 foi recuperada e tem sido alvo de constantes operações tapa-buracos para que se mantenha em boas

condições. A rodovia MG 265, que liga o município às rodovias BR 040 – sentido Rio de Janeiro – e BR 383 – sentido São Paulo encontra-se em recuperação sendo que, em alguns trechos a obra já está concluída.

Outro investimento que o município recebeu foi a obra de ampliação do aeroporto local – antes um aeroclube, com inauguração oficial ocorrendo no dia 26 de maio de 2006.

A obra, orçada inicialmente em 18 milhões de reais, consumiu 32 milhões de reais, sendo 17 milhões do Governo de Minas Gerais e 15 milhões da Aeronáutica, por meio do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos – PROFAA.

O terminal de passageiros do aeroporto foi construído respeitando o estilo arquitetônico da cidade. A pista de pouso e decolagens e o pátio de estacionamento de aeronaves foram ampliados.

Os dados obtidos sobre a Estrada Real indicam que, apesar de residentes em bairro vizinho ao centro (tabelas 24, 25 e figuras 18 e 19), moradores do Jardim Central responderam não “ter ouvido falar” sobre Estrada Real. O arranjo espacial urbano pode ser um dos motivos de tal resultado, pois apesar de fazer divisa com o centro da cidade, o bairro é separado fisicamente pelos muros da Estrada de Ferro Oeste de Minas.

Tabela 24 - Comunidade - Bairro onde mora x já ter ouvido falar em “Estrada Real”

Bairro	Ouviu falar na Estrada Real?		Total
	SIM	NÃO	
Bonfim	06	00	06
Tejuco	20	01	21
Matosinhos	25	02	27
Fábricas	12	01	13
Centro	10	01	11
Colônia do Marçal	09	01	10
Senhor dos Montes	08	01	09
Jardim Central	02	01	03
Total	92	08	100

Fonte: Elaboração própria.

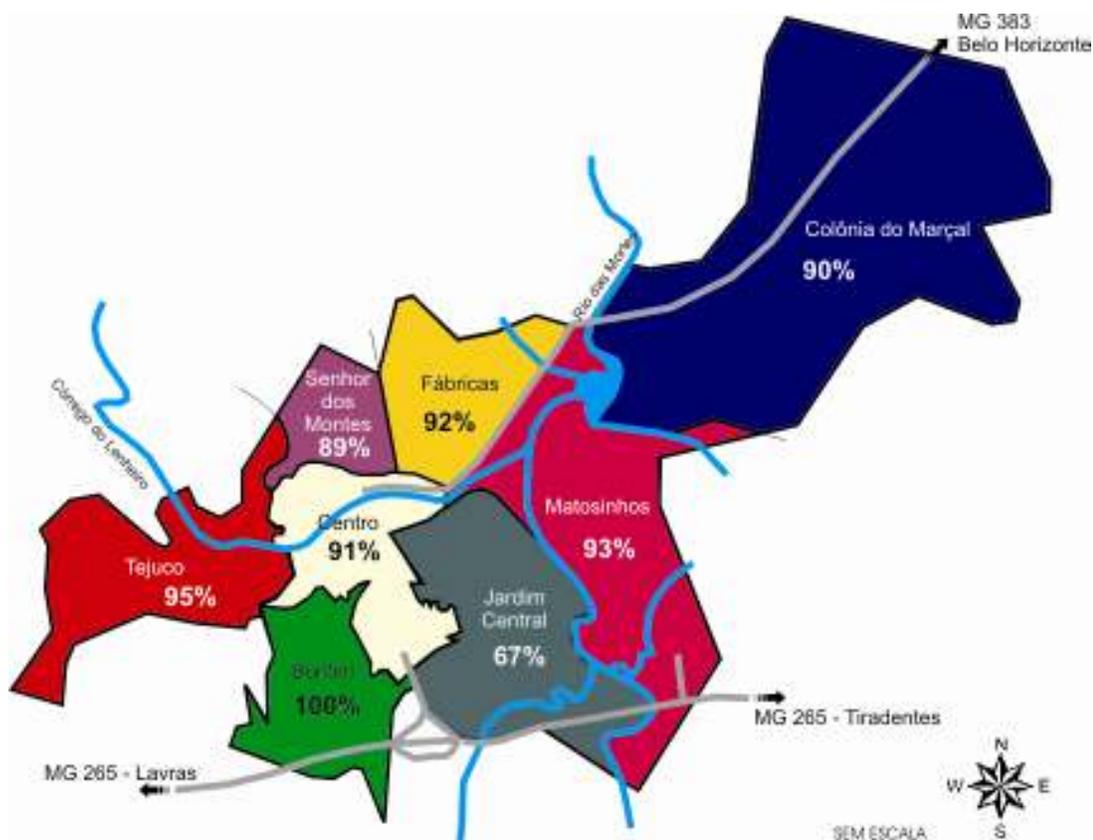


Figura 18 - Percentual de respostas positivas à questão já ter ouvido falar em “Estrada Real” X bairro onde mora.

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 25 - Comunidade - Bairro onde mora x percepção de melhorias no município após o resgate turístico da Estrada Real

Bairro	Você percebe melhorias no município após o resgate turístico da Estrada Real?			Total
	SIM	NÃO	NÃO SABE / NR	
Colônia do Marçal	02	06	01	09
Matosinhos	09	10	07	26
Fábricas	03	09	00	12
Jardim Central	00	01	01	02
Senhor dos Montes	02	02	04	08
Centro	06	04	00	10
Bonfim	01	03	02	06
Tejuco	14	05	01	20
Total	37	40	16	93

Fonte: Elaboração própria.

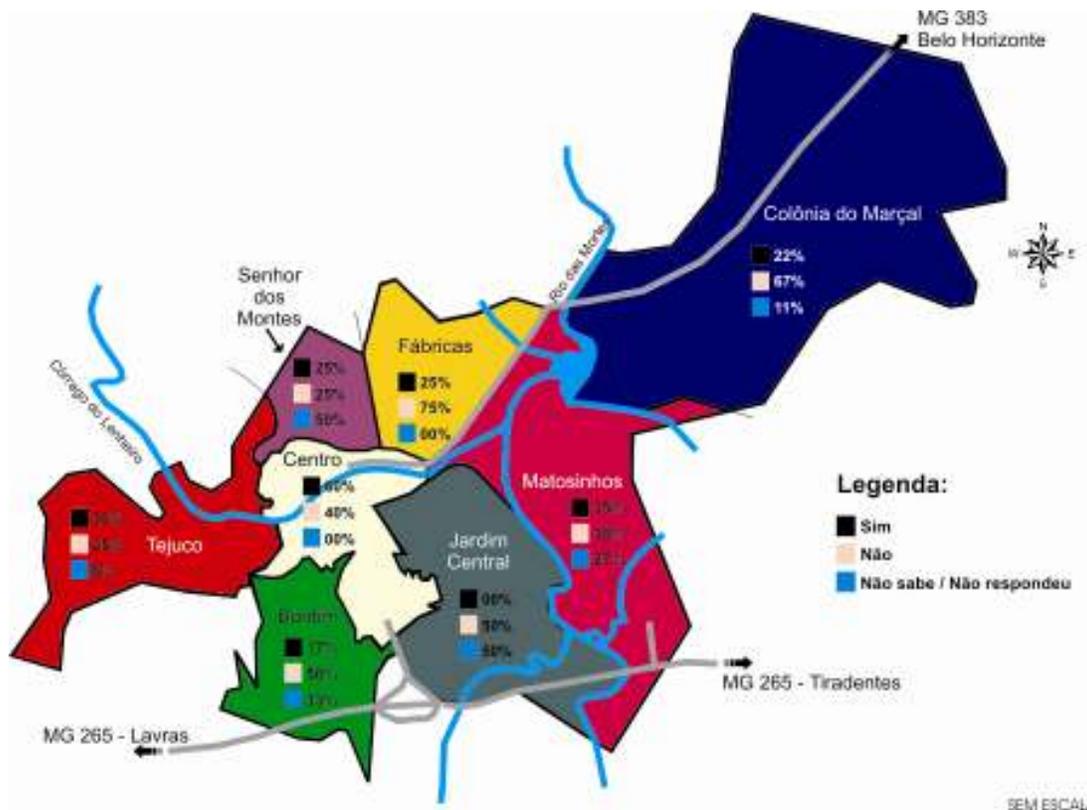


Figura 19 - Percentual de respostas obtidas na questão “Você percebe melhorias na cidade após a ‘Estrada Real?’” X bairro onde mora.

Fonte: Elaboração própria.

A tabela 26 apresenta as melhorias citadas pelos entrevistados na comunidade.

Tabela 26 - Comunidade - Melhorias percebidas no município após o resgate turístico da Estrada Real x bairro onde mora.

Melhorias percebidas na cidade	Bairro							Total
	Colônia do Marçal	Matosinhos	Fábricas	Senhor dos Montes	Centro	Bonfim	Tejuco	
As pessoas estão mais conscientes sobre o turismo	00	01	00	00	00	01	00	02
Aumentou o fluxo de turistas para o município	01	04	01	02	06	00	11	25
Melhorou para quem tem dinheiro para investir	00	02	00	00	00	00	01	03
Tem mais lojas de artesanato na cidade	00	01	00	00	00	00	00	01
Melhoraram as estradas de acesso ao município	00	00	01	00	00	00	00	01
Melhorou a infraestrutura urbana	01	01	00	00	00	00	01	03
Tem mais empresas patrocinando eventos na cidade	00	00	01	00	00	00	00	01
Não sabe	00	00	00	00	00	00	01	01
Total	02	09	03	02	06	01	14	37

Fonte: Elaboração própria.

4.2 Entrevistas realizadas junto a visitantes

O universo selecionado para essa pesquisa refere-se aos visitantes que procuram por São João Del Rei por qualquer motivação turística, que viajam individualmente, em famílias ou em grupos, do sexo feminino e masculino, maiores de 18 anos de idade.

De acordo com o documento da Organização das Nações Unidas e OMT *apud* Dias (2005, p. 19) o visitante é definido como “qualquer pessoa que viaje a um lugar que não seja aquele de seu meio habitual por um período de menos de 12 meses e cuja finalidade ao viajar seja alheia ao exercício de uma atividade remunerada no lugar que visite.” Assim, pode-se dizer que os turistas permanecem no destino tempo suficiente para pernoitar, seja qual for o tipo de alojamento escolhido. Já os excursionistas são aqueles que não utilizam nenhum tipo de alojamento no destino. Optou-se nesta pesquisa, por usar o termo “visitante” por abranger tanto o turista quando o excursionista.

A amostra - 114 (cento e quatorze) entrevistas com visitantes – foi estabelecida com base na fórmula estatística para uma população finita (MARTINS, Gilberto, 2001). A fórmula utilizada encontra-se no capítulo “Procedimentos metodológicos”.

Do total de entrevistados, 80% são de Minas Gerais, 10% do Rio de Janeiro, 07% de São Paulo e 3% foram enquadrados em “outros” sendo que foi citado o Estado do Espírito Santo e o restante, citados como estrangeiros (tabela 27). Desse total, 51% são do sexo feminino e 48% masculino (tabela 28). Em relação à idade,

63% têm acima de 36 anos (tabela 29). Em relação ao estado civil, 48% são casados e 37% solteiros (tabela 30).

Tabela 27 - Visitantes – Origem dos entrevistados.

UF de origem	Frequência	%
Minas Gerais	91	80
Rio de Janeiro	11	10
São Paulo	08	07
Outro	04	03
Total	114	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 28 - Visitantes – Gênero dos entrevistados.

Sexo	Frequência	%
Masculino	55	48
Feminino	59	52
Total	114	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 29 – Visitantes – Faixa etária dos entrevistados.

Idade	Frequência	%
De 18 a 25 anos	15	13
De 26 a 35 anos	27	24
De 36 a 45 anos	30	26
Acima de 45 anos	42	37
Total	114	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 30 - Visitantes – Estado civil dos entrevistados.

Estado civil	Freqüência	%
Solteiro	42	37
Casado	55	48
Viúvo	09	08
Outro	08	07
Total	114	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Em relação à pergunta sobre a principal ocupação, a maioria dos entrevistados se enquadra em “aposentados”, cerca de 14%, seguido por assalariado, com 12% (sem informação de área de atuação), professor com 11% e empresário com 10% das respostas obtidas (tabela 31). Chama a atenção, a dispersão de atividades desempenhadas pelos visitantes, dificultando em parte, a análise dessa questão. Ao realizar o agrupamento em setores da economia temos 69% dos entrevistados incluídos em comércio e prestação de serviços, 14% de aposentados, 9% de estudantes, 5% de donas de casa, 1% de desempregados e 2% de outros que não informaram sua ocupação (tabela 32).

Tabela 31 - Visitantes – Ocupação principal dos entrevistados.

Ocupação principal	Frequência	%
Aposentado	16	14
Assalariado	14	12
Professor	13	11
Empresário	11	10
Estudante	10	09
Advogado	07	06
Área de saúde	07	06
Dona de casa	06	05
Autônomo	06	05
Funcionário público	04	03
Militar	04	03
Engenheiro	03	03
Área de turismo	03	03
Bancário	02	02
Contador	02	02
Decoradora	01	01
Bióloga	01	01
Analista de sistemas	01	01
Desempregado	01	01
Outros (não informado)	02	02
Total	114	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 32 - Visitantes – Ocupação principal dos entrevistados (novo agrupamento).

Ocupação principal (novo agrupamento)	Frequência	%
Comércio e prestação de serviços	79	69
Aposentado	16	14
Estudante	10	09
Dona de casa	06	05
Desempregado	01	01
Outros (não informado)	02	02
	114	100,00

Fonte: Elaboração própria.

A renda familiar de 44% dos entrevistados pode ser considerado bom, pois se encontra acima de R\$ 2.400,00 (tabela 33). O gasto médio na cidade é baixo,

principalmente comparado à renda familiar apurada: até R\$ 100,00 para 54% dos entrevistados (tabela 34). Por outro lado, 16% responderam gastar entre R\$ 201,00 e R\$ 300,00 e 15% acima de R\$ 400,00. O potencial de consumo dos visitantes da cidade pode ser mais bem aproveitado.

Nesse caso, o comércio local voltado principalmente para o turismo como artesanato, lanchonetes, restaurantes e lazer, deveria se preparar melhor para receber os visitantes.

Tabela 33 - Visitantes – Renda familiar dos entrevistados.

Renda familiar	Frequência	%
Até R\$ 600,00	20	18
De R\$ 601,00 R\$ 1200,00	15	13
De R\$ 1201,00 a R\$ 1800,00	15	13
De R\$ 1801,00 a R\$ 2400,00	12	10
Acima de R\$ 2400,00	50	44
Não sabe / NR	02	02
Total	114	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 34 - Visitantes – Gasto médio dos entrevistados.

Gasto médio na cidade	Frequência	%
Até R\$ 100,00	62	54
De R\$ 101,00 a R\$ 200,00	12	11
De R\$ 201,00 a R\$ 300,00	18	16
De R\$ 301,00 a R\$ 400,00	05	04
Acima de R\$ 400,00	17	15
Total	114	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Sobre os hábitos de viagem, 51% dos entrevistados afirmaram utilizar algum meio de hospedagem na cidade (tabela 35). Outro aspecto que se destaca pela sua importância é que 29% não utilizaram nenhum meio de hospedagem, por permanecerem na cidade menos de 24 horas. O percentual dos que responderam ficar em “casa de parente ou amigos” também é relativamente alto: 16%.

Segundo pesquisa sobre turismo doméstico citada no Portal MG do Governo do Estado, realizada pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas - Fipe e Ministério de Turismo em 30 mil domicílios urbanos constatou-se que 10,5% dos brasileiros optam por Minas Gerais como destino de viagem. Do Estado, segundo esse levantamento, partem 14% dos turistas domésticos.

Os dados desse levantamento reforçam os dados coletados junto aos visitantes em São João del Rei. Do total das pessoas que viajam pelo território mineiro segundo a FIPE, 48,3% são residentes no próprio Estado, seguidos de paulistas (29,8%), cariocas (12,1%) e capixabas (2,4%).

Tabela 35 - Visitantes – Meio de hospedagem utilizado pelos entrevistados.

Meio de hospedagem utilizado	Frequência	%
Hotel / pousada	58	51
Camping	01	01
Casa alugada	03	03
Casa de amigos / parentes	19	16
Não utilizou (ficou menos de 24 horas na cidade)	33	29
Total	114	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Na seqüência, foi perguntado aos entrevistados, se já “ouviram” falar em “Estrada Real”, sendo que 96% responderam afirmativamente. Isso pode indicar que

a divulgação desse grande programa de turismo pode estar atingindo de alguma forma seu público-alvo (tabela 36).

Tabela 36 - Visitantes – Respostas obtidas para a pergunta “Já ouviu falar em ‘Estrada Real’?”.

Já ouviu falar em “Estrada Real”?	Frequência	%
Sim	109	95,6
Não	05	4,4
Total	114	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Ao serem perguntados sobre o que “era a Estrada Real”, 36% a relacionou ao turismo pelas “cidades históricas mineiras” e 26% dos entrevistados “caminho por onde eram despachadas as riquezas de Minas Gerais” (tabela 37). O percentual dos que não souberam responder foi de 17%.

Essas respostas indicam que a divulgação pode estar atingindo seu objetivo principal: atrair novos visitantes para a Estrada Real.

A divulgação da Estrada Real tem sido realizada através de eventos, material publicitário impresso, comerciais em televisão, reportagens especiais em programas turísticos, além da divulgação em eventos turísticos no Brasil e exterior (SETUR/MG, 2005). Segundo a Secretaria de Estado de Turismo de Minas Gerais em 2005 foram investidos R\$ 500.000,00 em promoção e divulgação da Estrada Real.

Tabela 37 – Percepção dos visitantes sobre o que é a Estrada Real.

O Que é a Estrada Real?	Frequência	%
Caminho por onde eram despachadas as riquezas de MG	30	26,3
Circuito Turístico que passa por cidades históricas de MG	29	25,4
Projeto turístico de MG, SP e RJ	09	7,9
Caminhos dos Bandeirantes para chegar ao interior do Brasil	12	10,5
Caminho percorrido por D. Pedro	06	5,3
Estrada que liga RJ e SP a Diamantina/MG	03	2,6
Projeto com finalidades políticas	01	0,9
Não soube dizer	20	17,5
Não respondeu	04	3,5
Total	114	100,0

Fonte: Elaboração própria.

A principal motivação turística dos visitantes entrevistados foi a história e cultura da cidade: 84% (tabela 38), destacando a importância da região, relacionada ao período colonial brasileiro. Outro aspecto que deve ser mencionado é que São João Del Rei foi eleita a “Capital Brasileira da Cultura” em 2007 (MINISTÉRIO DA CULTURA, 2007).

A motivação “natureza” aparece em segundo lugar com 5% das respostas. A região é rica em recursos naturais, sendo que a Serra do Lenheiro é conhecida como local para esportes praticados junto à natureza como o montanhismo. Apesar de ser citado com um percentual baixo – apenas 1% - a gastronomia da região tem potencial para ser melhor utilizada como recurso turístico.

Tiradentes, município localizado a apenas seis km de distância possui um evento gastronômico internacional que acontece anualmente no mês de agosto. Nesse período, a hotelaria de São João Del Rei se beneficia em função da grande procura pelo evento, porém outros segmentos também poderiam melhor aproveitar o

fluxo turístico, se houvesse investimentos voltados principalmente para a gastronomia.

Tabela 38 - Visitantes – principal motivação dos entrevistados para a viagem a São João Del Rei.

O que te atraiu para visitar São João Del Rei?	Freqüência	%
História e cultura	96	84
Natureza	06	05
Gastronomia	01	01
Outro	11	10
Total	114	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Um dado importante diz respeito à expectativa dos visitantes em relação à cidade (tabela 39). Do total, 92% dos entrevistados disseram estar “satisfeitos” e “muito satisfeitos”. É importante que se busque melhorar ainda mais o atendimento e a estrutura da cidade, de modo a melhor atender aos visitantes.

Tabela 39 - Expectativa dos visitantes entrevistados em relação à cidade.

Como você se sente em relação à expectativa em conhecer a cidade?	Freqüência	%
Muito satisfeito	64	56
Satisfeito	41	36
Decepcionado	07	06
Não sabe / NR	02	02
Total	114	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Ao final, foi permitido aos entrevistados fazer alguma observação ou dar alguma sugestão que pudesse melhorar o turismo na cidade (tabela 40). As principais observações chamam a atenção sobre a hospitalidade do povo, a

tranquilidade da cidade, o artesanato, a limpeza urbana e organização geral da cidade. As principais sugestões indicaram necessidade de melhorias na infraestrutura urbana e turística. Outro aspecto chama a atenção para o horário de funcionamento do comércio local que, segundo sugestões, poderia ter horário especial de funcionamento nos finais de semana, que quase tudo se encontra fechado.

Tabela 40 - Observações e /ou sugestões feitas pelos visitantes entrevistados.

Observações e/ou sugestões feitas	Frequência	%
O povo é muito hospitaleiro	06	5,3
A cidade precisa ser mais divulgada	04	3,5
A cidade é bonita e tranqüila	02	1,8
O patrimônio histórico da cidade é muito rico	07	6,1
Precisam melhorar a qualificação para o turismo	09	7,9
A cidade tem muitos atrativos	03	2,6
Foi muito bom ter conhecido a cidade	05	4,4
Falta informação turística	03	2,6
As lojas deveriam ter horário especial de funcionamento	03	2,6
Deveria haver mais eventos para atrair turistas	02	1,8
A cidade é limpa e organizada	02	1,8
Os preços são altos	03	2,6
Precisam melhorar a infra-estrutura urbana	05	4,4
Precisam melhorar a infra-estrutura turística	02	1,8
Precisam melhorar a infra-estrutura de acesso	01	0,9
Precisam melhorar a infra-estrutura de apoio turístico	01	0,9
A culinária é ótima	01	0,9
O artesanato é bonito e variado	01	0,9
Não fez observações	54	47,4
Total	114	100,0

Fonte: Elaboração própria.

A comparação entre as variáveis origem e meio de hospedagem utilizado indica que, entre visitantes vindos do próprio Estado de Minas Gerais, o índice de utilização de um meio de hospedagem na cidade, incluindo casas de amigos ou parentes é considerado alto (70%), principalmente se for considerado como um fluxo turístico de alcance eminentemente regional (tabela 41).

Outro aspecto que deve ser considerado, é a proximidade geográfica de São João Del Rei com Tiradentes, que possui uma ótima infra-estrutura turística e grande apelo de divulgação nacional, principalmente com a Mostra de Cinema, que acontece no mês de janeiro e o Festival Internacional de Gastronomia – *Fest Gourmet*, que acontece no mês em agosto.

Tabela 41 – Origem dos visitantes entrevistados x meio de hospedagem utilizado.

UF de origem	Meio de hospedagem utilizado					Total
	Hotel / pousada	Camping	Casa alugada	Casa de amigos / parentes	Não utilizou	
Minas Gerais	47	00	03	14	27	91
Rio de Janeiro	03	00	00	04	04	11
São Paulo	05	00	00	01	02	08
Outro	03	01	00	00	00	04
Total	58	01	03	19	33	114

Fonte: Elaboração própria.

Essas respostas indicam que, de maneira geral, os visitantes têm algum conhecimento sobre a Estrada Real (tabela 42). Tal fato pode indicar que a divulgação tem chegado aos consumidores potenciais do produto turístico. É importante destacar que os Estados de origem da maioria dos entrevistados (Minas

Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo) fazem parte da Estrada Real. Além disso, a proximidade geográfica entre os Estados também pode estar facilitando essa troca de informações. Partindo de São João Del Rei, pela rodovia MG 265 (em pista simples) seguindo no sentido São Paulo (BR 381) são 428 km de distância e no sentido Rio de Janeiro são 347 km (BR 040), ambas as rodovias em bom estado de conservação e pistas duplas.

Tabela 42 – Visitantes – origem dos entrevistados x conhecimento sobre a Estrada Real.

UF de origem	Já ouviu falar em “Estrada Real?”		Total
	SIM	NÃO	
Minas Gerais	89	02	91
Rio de Janeiro	09	02	11
São Paulo	08	00	08
Outro	03	01	04
Total	109	05	114

Fonte: Elaboração própria.

As respostas para a questão relacionada à variável motivação demonstram que os principais atrativos turísticos de São João Del Rei são a história e a cultura (tabela 43). Nesse contexto, aparentemente a Estrada Real tem ajudado na divulgação desses atrativos. O passado colonial relativamente bem preservado ainda atrai muitos visitantes e motiva viagens. Mas é importante também que se invista em novos produtos turísticos voltados para a natureza da região, principalmente para as Serras de São José e do Lenheiro e para a gastronomia tipicamente mineira, que é um recurso pouco explorado na cidade.

Outro dado relevante que deve ser destacado é que as motivações “história e cultura” foram indicadas pela maioria dos entrevistados, independente da idade:

67% das respostas entre 18 e 25 anos, 85% entre 26 e 35 anos, 90% entre 36 e 45 anos e 86% por pessoas com idade acima de 45 anos (tabela 44).

Tabela 43 – Visitantes – Origem dos visitantes entrevistados x principal motivação da viagem.

UF de origem	O que te atraiu para visitar São João Del Rei?				Total
	História e cultura	Natureza	Gastronomia	Outro	
Minas Gerais	76	05	01	09	91
Rio de Janeiro	10	00	00	01	11
São Paulo	07	01	00	00	08
Outro	03	00	00	01	04
Total	96	06	01	11	114

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 44 – Visitantes – Idade dos entrevistados x principal motivação da viagem.

Idade	O que te atraiu para visitar São João Del Rei?				Total
	História e cultura	Natureza	Gastronomia	Outro	
De 18 a 25 anos	10	02	00	03	15
De 26 a 35 anos	23	02	01	01	27
De 36 a 45 anos	27	01	00	02	30
Acima de 45 anos	36	01	00	05	42
Total	96	06	01	11	114

Fonte: Elaboração própria.

Analisando as respostas obtidas para a questão relacionada à expectativa do visitante em relação a sua visita a São João Del Rei, temos um alto índice de satisfação geral: 56% dos entrevistados disseram estar “muito satisfeitos” e 36% se disseram “satisfeitos” com a cidade.

O percentual dos que se disseram “muito satisfeitos” é menor entre os visitantes de São Paulo: 25% e mais alto entre os que são de Minas Gerais: 59%. Entre os visitantes originários do Rio de Janeiro o percentual ficou em 45%.

Inversamente proporcional, o percentual dos que se disseram “decepcionados” com a visita à cidade é maior também entre os paulistas: 25%. O número de pessoas que se disse decepcionada com a visita foi de zero entre os fluminenses e de 6% entre os mineiros (tabela 45).

Tabela 45 – Visitantes – origem dos entrevistados x expectativa em relação à cidade.

UF de origem	Expectativa em relação à cidade (em %)				Total (%)
	Muito satisfeito	Satisfeito	Decepcionado	Não sabe / NR	
Minas Gerais	59	33	05	02	100
Rio de Janeiro	45	55	00	00	100
São Paulo	25	50	25	00	100
Outro	75	25	00	00	100

Fonte: Elaboração própria.

4.3 Entrevistas realizadas junto a empresários de meios de hospedagem

Dos meios de hospedagem selecionados para esta pesquisa, 13% têm mais de 27 anos de fundação, 26% entre 17 e 26 anos, 26% entre 07 e 16 anos, 26% menos de sete anos (tabela 46).

Tabela 46 – Meios de hospedagem – ano de fundação.

Ano de fundação da empresa	%
Até 1980	13
De 1981 a 1990	26
De 1991 a 2000	26
Após 2000	26
Não informou	06
Total	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Dos meios de hospedagem selecionados para esta pesquisa, 86,7% enquadram-se em “hotel e pousada” (tabela 49), sendo que 70% têm menos de 10 funcionários (tabela 47) e até 20 unidades habitacionais – UH (tabela 48), indicando serem em maioria, empresas de pequeno porte.

Tabela 47 - Meios de hospedagem – número de funcionários.

N° de funcionários	%
Ate 10 funcionários	73
De 11 a 20 funcionários	20
De 21 a 30 funcionários	40
Total	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 48 – Número de unidades habitacionais - UH

N° de unidades habitacionais	%
Até 10 UH	27
De 11 a 20 UH	46
De 21 a 30 UH	27
Total	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 49 - Meios de hospedagem - Tipo de estabelecimento.

Tipo de estabelecimento	%
Hotel	40,0
Pousada	46,7
Camping	6,7
Apart-hotel	6,7
Total	100,0

Fonte: Elaboração própria.

De acordo com os dados obtidos, 20% dos entrevistados afirmam que sua taxa de ocupação anterior ao Programa Estrada Real era menor que a atual, 47% afirmam não ter sofrido alterações, 13% que era maior e 20% afirmaram não saber ou não responderam à questão (tabela 50).

Tabela 50 - Meios de hospedagem - Taxa de ocupação antes do Programa Estrada Real.

Taxa de ocupação antes da Estrada Real	%
Menor que a atual	20
A mesma	47
Maior que a atual	13
Não sabe / não respondeu	20
Total	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Em relação à origem dos principais clientes desses meios de hospedagem, foi solicitado aos entrevistados que respondessem em ordem decrescente de

importância (1°, 2° e 3°) permitindo assim três respostas diferentes. Assim, foram identificados: 73% de São Paulo, 20% de Minas Gerais e 7% do Rio de Janeiro (tabela 51). Também foram identificados através das respostas obtidas que 73% viajam em família e 27% são casais sem filhos (tabela 52).

Tabela 51 - Meios de hospedagem - Origem dos principais clientes.

Origem dos principais clientes	%
Minas Gerais	20
Rio de Janeiro	07
São Paulo	73
Total	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 52 - Meios de hospedagem - Principais clientes.

Principais clientes	%
Família	73
Casais sem filhos	27
Total	100,0

Fonte: Elaboração própria.

O tempo de permanência médio nos meios de hospedagem entrevistados está abaixo de três dias: 80% (tabela 53). Esses dados indicam que o turismo que ocorre em São João Del Rei se caracteriza por concentração do fluxo, principalmente em finais de semana. Esse tipo de turismo, de finais de semana, ocorre normalmente em destinos geograficamente próximos dos núcleos emissores. Novamente, chama a atenção para o percentual de visitantes internos do Estado de Minas Gerais: 80% (tabela 27, p. 131).

Tabela 53 - Meios de hospedagem - Tempo médio de permanência dos clientes na cidade.

Tempo médio de permanência dos clientes	%
Menos de 3 dias	80
De 03 a 05 dias	20
Total	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Entre as principais observações feitas pelos entrevistados, a que teve maior percentual de respostas (40%) foi relacionada à crença de que a Estrada Real vai trazer benefícios para São João Del Rei (tabela 54). Outros 20% ainda não perceberam aumento do fluxo turístico na cidade, porém alguns têm uma expectativa que isso venha a ocorrer, principalmente pela ampliação do aeroporto da cidade. Outra resposta que se destaca é que 7% dos entrevistados puderam identificar melhorias na forma de pensamento da população sobre o turismo, que aparentemente, antes estava mais distante da realidade. Com o aumento da divulgação, as pessoas começam a perceber a importância do turismo e os benefícios que poderão vir junto ao desenvolvimento da atividade na região.

Tabela 54 - Meios de hospedagem - observações e/ou sugestões feitas - resposta única ou primeira resposta.

Observações em relação à Estrada Real – resposta única ou primeira resposta	%
Ainda não percebeu aumento no fluxo turístico	20
Com a ampliação do aeroporto, o fluxo turístico vai aumentar.	07
Percebe melhorias sobre o "pensamento" turístico na cidade	07
Acredita que vai melhorar para a cidade	40
A Estrada Real trouxe mais divulgação para a região	13
Não fez observações	13
Total	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Novamente, o fato do comércio da cidade se fechar nos finais de semana foi citado por 7% dos entrevistados dos proprietários ou gerentes dos meios de hospedagem (tabela 55). O mesmo percentual (7%) relaciona a Estrada Real como um projeto ainda em início de implantação e esperam que as prefeituras da região também invistam no turismo. De fato, as prefeituras devem se envolver no processo de desenvolvimento turístico da região, de modo a beneficiar a todos os envolvidos.

Tabela 55 - Meios de hospedagem – Observações e/ou sugestões em relação à Estrada Real – segunda resposta.

Observações em relação à Estrada Real 2	%
O comércio devia abrir nos finais de semana	07
A Estrada Real está ainda em fase de implantação	07
Acredita que vai melhorar para a cidade	07
Espera que as prefeituras da região invistam no turismo	07
Não fez observações	72
Total	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Em relação ao próprio negócio, 7% afirmaram ter pretensão de ampliar o meio de hospedagem e de investir mais no potencial que a Estrada Real está trazendo para a região. Mas ainda existem críticas sobre a falta de estrutura para receber os visitantes para 7% dos entrevistados (tabela 56).

Tabela 56 - Meios de hospedagem – Observações e/ou sugestões em relação à Estrada Real – terceira resposta.

Observações em relação à Estrada Real 3	%
Pretende ampliar o negócio	07
Falta estrutura para receber os turistas	07
Não fez observações	86
Total	100,0

Fonte: Elaboração própria.

As respostas obtidas com o cruzamento dos dados “tipo de estabelecimento” e “taxa de ocupação antes da Estrada Real” (tabela 57) demonstram que a maioria dos entrevistados dos meios de hospedagem não perceberam alterações na taxa de ocupação com a Estrada Real. Além disso, o percentual dos que afirmam que houve redução na taxa de ocupação é maior do que os que afirmam ter aumentado.

Tabela 57 - Meios de hospedagem - Tipo de estabelecimento x taxa de ocupação antes do Programa Estrada Real.

Tipo de estabelecimento	Taxa de ocupação antes da Estrada Real				Total
	Menor que a atual	A mesma que a atual	Maior que a atual	Não sabe / não respondeu	
Hotel	01	03	00	02	06
Pousada	01	03	02	01	07
Camping	00	01	00	00	01
Apart-hotel	01	00	00	00	01
Total	03	07	02	03	15

Fonte: Elaboração própria.

O tempo médio de permanência dos visitantes em São João Del Rei é inferior a três dias, independente de sua origem (tabela 58). Possivelmente, isso se explica pelo fato do fluxo turístico na cidade se concentrar principalmente, em finais de semana.

Tabela 58 – Meios de hospedagem - Origem dos clientes x tempo de permanência

Origem dos principais clientes	Tempo médio de permanência dos clientes		Total
	Menos de 03 dias	De 03 a 05 dias	
Minas Gerais	03	00	03
Rio de Janeiro	01	00	01
São Paulo	08	03	11
Total	12	03	15

Fonte: Elaboração própria.

4.4 Levantamento de dados junto a empresários de Alimentos e Bebidas

Em relação às entrevistas realizadas junto ao segmento de alimentos e bebidas de São João Del Rei selecionadas para esta pesquisa, 50% foram fundadas entre 1991 e 2000 e 12,5% após 2000 (tabela 59), sendo que 50% possuem menos de 10 funcionários, 38% entre 11 e 20 e 12% entre 21 e 30 funcionários (tabela 60).

Tabela 59 - Alimentos e Bebidas - Ano de fundação da empresa.

Ano de fundação da empresa	%
Até 1980	25,0
De 1981 a 1990	12,5
De 1991 a 2000	50,0
Após 2000	12,5
Total	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 60 - Alimentos e Bebidas - Número de funcionários.

Nº de funcionários	%
Ate 10 funcionários	50
De 11 a 20 funcionários	38
De 21 a 30 funcionários	12
Total	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Em relação ao número de mesas dos estabelecimentos entrevistados, temos o maior percentual - 30% de respostas “até 10 mesas” indicando ser de pequeno

porte esses estabelecimentos e 25% de respostas para “entre 11 e 20 mesas” (tabela 61). Em relação ao tipo de empresa, temos 50% de restaurantes, 25% sorveteria e 12,5% para cafeteria e lanchonete (tabela 62).

Tabela 61 - Alimentos e Bebidas – número de mesas.

N° de mesas	%
Até 10 mesas	38
De 11 a 20 mesas	25
De 21 a 30 mesas	13
De 31 a 40 mesas	12
Acima de 40 mesas	12
Total	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 62 - Alimentos e Bebidas - tipo de estabelecimento.

Tipo de estabelecimento	%
Restaurante	50,0
Sorveteria	25,0
Cafeteria	12,5
Lanchonete	12,5
Total	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Do total de entrevistados, 50% responderam ter percebido um aumento no movimento da empresa após a Estrada Real começar a ser implantada e divulgada e 30% afirmaram não ter percebido melhoria em seu movimento. O percentual dos que afirmaram não saber é de 12% (tabela 63).

Tabela 63 – Alimentos e Bebidas - movimento da empresa após o Programa Estrada Real.

Houve alteração positiva no movimento de sua empresa após a Estrada Real?	%
Sim	50
Não	38
Não sabe / não respondeu	12
Total	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Em relação ao tipo de cliente das empresas de alimentos e bebidas entrevistadas, temos 50% de família e 25% de grupos, seguidos por “casais sem filhos” e “jovens solteiros” com 12,5% (tabela 64). Esses clientes, segundo respostas obtidas em ordem de importância, são de São Paulo (50%), Minas Gerais (25%) e Rio de Janeiro (12,5%). O percentual dos que não souberam responder a origem dos principais clientes é de 12,5% (tabela 65).

Tabela 64 - Alimentos e Bebidas - principais clientes.

Principais clientes	%
Jovens solteiros	12,5
Família	50,0
Casais sem filhos	12,5
Grupos	25,0
Total	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 65 - Alimentos e Bebidas - origem dos principais clientes.

Origem dos principais clientes	%
Minas Gerais	25,0
Rio de Janeiro	12,5
São Paulo	50,0
Não sabe	12,5
Total	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Entre as observações em relação à Estrada Real feitas pelos representantes do segmento de Alimentos e Bebidas na cidade, 38% diziam respeito a uma expectativa de melhoria no fluxo turístico e 12 % disseram ter ampliado o negócio na expectativa de melhoria no fluxo turístico da região, porém outros 25% ainda não perceberam diferença no movimento de visitantes na cidade (tabela 66). E ainda, afirmam 12% dos entrevistados que os turistas procuram por informações sobre a Estrada Real, em especial sobre a localização dela no município, ficando na maioria das vezes sem resposta, indicando ainda falta de informação sobre o projeto entre o segmento entrevistado.

Outras observações foram em relação à falta de sinalização na cidade (12%), que a divulgação tem sido positiva para São João Del Rei (tabela 67) e que a prefeitura municipal tem apoiado o projeto (tabela 68).

Tabela 66 - Alimentos e Bebidas - Observações em relação à Estrada Real – resposta única ou primeira resposta dada.

Observações em relação à Estrada Real 1	%
Os turistas procuram informações sobre a Estrada Real	12
Ainda não percebeu diferença no movimento da cidade	25
Ampliou o negócio acreditando na Estrada Real	12
Espera que a Estrada Real melhore o fluxo turístico	38
Não fez observações	13
Total	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 67 - Alimentos e Bebidas – Observações e/ou sugestões em relação à Estrada Real – segunda resposta dada.

Observações em relação à Estrada Real 2	%
Considera a divulgação boa para a cidade	12,5
São João del Rei perdeu em relação ao turismo em Tiradentes	12,5
Falta sinalização na cidade	12,5
Espera que a Estrada Real melhore o fluxo turístico	12,5
Não fez observações	50,0
Total	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 68 - Alimentos e Bebidas - Observações em relação à Estrada Real – terceira resposta dada.

Observações em relação à Estrada Real 3	%
A prefeitura municipal está dando apoio ao turismo	12,5
Espera que a Estrada Real melhore o fluxo turístico	12,5
Não fez observações	75,0
Total	100,0

Fonte: Elaboração própria.

Os proprietários de restaurantes são os que afirmam ter percebido aumento no fluxo turístico na cidade (tabela 69), o que não acontece com os que trabalham com sorveteria, cafeteria e lanchonete.

Tabela 69 - Tipo de estabelecimento x aumento no movimento da empresa após o Programa Estrada Real.

Tipo de estabelecimento	Houve aumento no movimento da empresa após a Estrada Real?			Total
	Sim	Não	Não sabe / não respondeu	
Restaurante	03	01	00	04
Sorveteria	00	01	01	02
Cafeteria	01	00	00	01
Lanchonete	00	01	00	01
Total	04	03	01	08

Fonte: Elaboração própria.

É importante destacar que a Estrada Real parece estar despertando a curiosidade dos visitantes, uma vez que existe uma procura por informações. Porém, de alguma forma as informações precisam estar disponíveis tanto para visitantes, comunidade, quanto para os empresários e trabalhadores do segmento turístico na cidade.

4.5 Levantamento de dados junto a empresários de agências de viagem e turismo (receptivo e emissivo)

- Tiradentes Viagens e Turismo

É uma agência de viagem emissiva e receptiva com sede em São João Del Rei e uma loja em Tiradentes, com quase oito anos de atuação no mercado. Além dos serviços de venda de pacotes de viagem, reservas em hotéis, passagens aéreas e cruzeiros marítimos, possui roteiros por outras cidades históricas e em toda a região do Campo das Vertentes.

Segundo informações cedidas pela empresa, possui dois roteiros em São João Del Rei com duração média de dois dias. Os valores cobrados são acima de R\$ 150,00 por pessoa. A maioria de seus clientes é do Rio de Janeiro e de São Paulo e são jovens solteiros. A cidade mais procurada por seus clientes é Tiradentes.

Não foi feita nenhuma observação em relação à Estrada Real.

- Ouro Preto Turismo

É uma operadora de turismo sediada em Belo Horizonte, com mais de 25 anos de atuação no mercado e especializada em roteiros por cidades históricas mineiras, incluindo São João Del Rei. Segundo informações cedidas pela própria empresa, possui onze funcionários em seu quadro permanente, sendo a maior parte, bilíngüe.

Quanto aos roteiros já formatados, possui dois que incluem São João Del Rei, que são oferecidos juntamente com outras cidades históricas: Ouro Preto, Mariana, Tiradentes e Congonhas. Caso o cliente deseje, pode optar por apenas uma das cidades. Esses roteiros têm a duração de duas ou três noites.

Em geral, trabalham somente com clientes estrangeiros.

Sobre São João Del Rei e a Estrada Real, foi relatado o seguinte:

- Há 20 anos, houve uma grande procura pelas cidades históricas de Minas Gerais, hoje esse fluxo reduziu;

- O comércio e vários restaurantes da cidade fecham no final de semana, o que é problema para os visitantes;

- A Igreja de São Francisco de Assis, uma das que mais interessa a seus clientes, costuma fechar antes do horário programado, sendo que em várias situações, lembram aos visitantes que o horário de visitação está se encerrando. Isso costuma gerar certa insatisfação, inc modo e reclamações.

- Sobre a Estrada Real, responderam que não trouxe nenhuma melhoria ao turismo na cidade.

- Master Turismo

Segundo informações disponíveis no site da empresa, a Master Turismo foi fundada há vinte anos, possuindo uma estrutura capaz de atender a todos os segmentos do turismo, com departamentos distintos para viagens corporativas, congressos e eventos, viagens de Lazer e operações nacionais e internacionais. Conta ao todo, com mais de duzentos profissionais nos mais diversos setores. São turism logos, administradores, economistas, contadores, psicólogos, jornalistas,

técnicos da informação e outros especialistas nas áreas essenciais para manutenção e crescimento da empresa. A empresa possui unidades em vários Estados brasileiros e uma filial em Lisboa, Portugal.

O Gerente de Operações foi quem respondeu ao questionário enviado. Assim, segundo suas informações, a Master possui mais de cinco roteiros que incluem a Estrada Real. Esses roteiros possuem em média três dias de duração e custam acima de R\$ 150,00.

Quanto ao perfil dos clientes da empresa, são em sua maioria estrangeiros viajando em grupo ou em família, que procuram por roteiros que incluem Ouro Preto e Tiradentes.

É importante ressaltar que os roteiros que incluem Tiradentes acabam por incluir São João Del Rei, principalmente pela proximidade geográfica e pela facilidade de acesso. Normalmente para viagens que têm origem em Belo Horizonte necessariamente passam por São João Del Rei antes de prosseguir para Tiradentes, por rodovia asfaltada. Existe um caminho alternativo, que faz parte do trecho original da Estrada Real, porém o acesso é mais curto e pavimentado com calçamento de pedras.

Em relação à Estrada Real ele afirmou que a promoção do destino tem favorecido as vendas entre os estrangeiros. E finalizando, parabenizou a iniciativa do IER e do governo do Estado de Minas em investir no projeto.

- Primotur Turismo Ecológico

A Primotur atua há seis anos no mercado, operando passeios nos estados de Minas Gerais, Bahia, Rio de Janeiro, Goiás e São Paulo, sempre oferecendo opções de lazer para pessoas e empresas com foco no ecoturismo. Seus principais clientes buscam, segundo informações disponíveis no site da empresa, a prática de esportes de aventura como *trekking*, *mountain bike*, cicloturismo, *caving*, rapel, *canyoning*, *rafting*, *off road*, boia-cross, arborismo, cavalgada, escalada.

Atua com passeios ecológicos em Parques Nacionais e Estaduais, cidades ecológicas e lugares onde existem grandes atrativos naturais. Oferece também roteiros em cidades históricas com hospedagem em pousadas e hotéis-fazenda.

A pessoa responsável pelas respostas foi o Gerente de Vendas da empresa, que possui três funcionários.

Em relação aos roteiros que incluem a Estrada Real, Primo afirmou possuir mais de cinco com duração média de dois dias e preço variando entre R\$ 95,00 e R\$ 290,00. Os mais procurados são “Caminho do Sabarabuçu” e “Caminho do Diamante”.

Seus principais clientes são de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo e segundo ele, com idade entre 25 e 50 anos, solteiras e com bom nível cultural.

Ele finaliza com a seguinte observação: “Desejo que não seja apenas uma plataforma política e sim um grande projeto com a intenção de transformar Minas Gerais em um destino turístico organizado e com o objetivo de desenvolver as cidades e populações por onde “passa” a Estrada Real”.

4.6 Levantamento de dados junto a representantes de outras instituições

- Instituto Estrada Real

O Instituto Estrada Real é uma sociedade civil sem fins lucrativos, criado por iniciativa da Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais - FIEMG, com sede em Belo Horizonte.

O entrevistado foi o Sr. Eberhard Hans Aichinger, Diretor Geral do Instituto, que está sediado em Belo Horizonte.

Segundo ele, a expectativa do Instituto Estrada Real e seus parceiros é a de que, através das ações que estão sendo desenvolvidas para a criação da Rede da Cadeia Produtiva do Turismo nos diversos núcleos da Estrada Real, ela vá se tornando em um destino turístico com excelência.

Sobre as parcerias já firmadas, continua o Sr. Aichinger “o Instituto Estrada Real é uma ONG – vinculada à FIEMG (Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais) – que entendeu claramente que o turismo alavanca pelo menos 52 atividades econômicas diferentes. O Ministério do Turismo, o Governo de Minas Gerais, que tem a Estrada Real como um dos projetos estruturantes de Minas Gerais, e os municípios, através de suas lideranças públicas, privadas e comunitárias, os SEBRAEs Nacional, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal, *Mastercard* e Oi são os grandes parceiros neste programa de desenvolvimento sócio econômico regional.”

Aichinger foi perguntado sobre os projetos-piloto e quais os municípios selecionados inicialmente para recebê-los. Ele respondeu que “uma consultoria internacional contratada pelo BID fez um levantamento e um diagnóstico da Estrada

Real, sugerindo que a mesma fosse dividida em dez núcleos. Para os três primeiros núcleos, que são: Santa Bárbara e seu entorno, Ouro Preto e seu entorno, e São João Del e seu entorno estão sendo investidos pelo BID US\$ 1,7 milhão, com respectiva contrapartida da FIEMG de outros US\$ 1,7 milhão, para que estes pólos sejam, em três anos, pólos de excelência turística.”

Outra questão, diz respeito ao atendimento ao turista nos municípios históricos mineiros – especialmente em São João Del Rei – carecem de melhor qualificação. Logo, foi perguntado se existe previsão de qualificação para o turismo nos municípios da área de abrangência da Estrada Real, como será avaliada essa necessidade e como será realizada. Ele respondeu: “Seguramente qualificação, capacitação e treinamento são algumas das grandes necessidades para o desenvolvimento do turismo. O Instituto Estrada Real está desenvolvendo ações com diversos parceiros nesta área. Não só para que a cadeia produtiva do turismo seja qualificada, capacitada e treinada, mas para que pessoas e empresas sejam certificadas. Com este objetivo, o Instituto Estrada Real está se credenciando junto ao IMETRO para que seja um organismo certificador.”

Outro questionamento feito foi em relação às dificuldades em se conduzir um projeto do porte da Estrada Real, pois se sabe que sua implantação é processual e seus resultados podem não se manifestar de imediato. Mesmo assim, existem algumas críticas em relação ao Programa Estrada Real, principalmente em relação à sua divulgação antes da estruturação dos municípios para receber os turistas. Ele respondeu:

As dimensões da Estrada Real são equivalentes às de um país. É maior que a Áustria e quase do tamanho de Portugal. A Estratégica foi calcada em cima da forte marca ESTRADA REAL, da divulgação do conceito do resgate histórico, cultural e natural. Por ser composta por 177 municípios, nós procuramos direcionar inicialmente os turistas para as regiões já desenvolvidas turisticamente, tais como Paraty, Circuito das Águas, Tiradentes, Ouro Preto, Mariana, Diamantina, Rio de Janeiro, Petrópolis e outras. A meta era transformar a Estrada Real em um objeto de desejo. E isto foi conseguido.

Em relação a pesquisas de demanda turística, foi perguntado se existem levantamentos – mesmo que de alguns municípios – que possam mensurar o fluxo turístico antes e após a Estrada Real. O Sr. Aichinger afirmou existirem algumas informações pontuais sobre a demanda turística em alguns municípios. Para um levantamento estatístico mais apurado e sistematizado, foi formalizado um convênio com a Secretaria de Turismo de MG, o SEBRAE-MG, a UFOP – Universidade Federal de Ouro Preto e o Instituto Estrada Real.

Sobre o uso indiscriminado da marca “Estrada Real” (figura 20) de acordo com o Sr. Aichinger, o Instituto Estrada Real registrou no INPI esta marca em diversas categorias. Para o seu uso e visando que a mesma somente seja usada em iniciativas e empreendimentos sérios, é necessária uma solicitação de utilização ao Instituto Estrada Real.



Figura 20: Marca da Estrada Real
Fonte: Instituto Estrada Real – www.estrada-real.org.br.

E ainda, que através de uma vigilância constante, que também é exercida por todos os nossos parceiros eles têm evitado o uso indevido da marca. Eles entendem que o sucesso do programa Estrada Real também está vinculado a uma forte marca.

- Ferrovia Centro Atlântica

A Ferrovia Centro-Atlântica - FCA tornou-se uma concessionária do transporte ferroviário de cargas em setembro de 1996, a partir do processo de desestatização da Rede Ferroviária Federal e é responsável, segundo informações obtidas na própria empresa, pela operação de uma malha com 7.840 km de linhas, a FCA hoje abrange sete estados – Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Sergipe, Goiás, Bahia, São Paulo – além do Distrito Federal.

Em 2001, a FCA assumiu a operação e administração do complexo ferroviário de São João Del Rei. Desde então, a empresa coloca em prática um programa de recuperação e restauração das características originais da Maria Fumaça (vagões, estrada de ferro e estações) que, além de preservar a história ferroviária do Brasil, proporciona maior conforto e segurança aos turistas. Hoje, ocupando uma área de 35.000 m², encontra-se o maior centro de preservação da memória histórica ferroviária nacional e um dos mais importantes do mundo.

Inaugurada em 1881 por D. Pedro II, a Maria Fumaça é a única locomotiva a vapor que transporta passageiros, com bitola de 76 cm, ainda em atividade no mundo.

O passeio de Maria Fumaça é realizado na antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM), com extensão de 12 km entre São João Del Rei e Tiradentes. A

viagem resgata o contexto histórico, ligando as estações construídas no século XIX, passando por fazendas centenárias, entre rios e montanhas.

O Administrador do Complexo Ferroviário de São João Del Rei foi o responsável pelas respostas obtidas. Segundo ele, o fluxo de turistas aumentou na cidade e que a Estrada Real tem trazido melhorias ao município e região. E que a FCA vai utilizar o nome de fantasia “Estrada de Ferro Oeste de Minas” no trajeto da Maria-fumaça.

Ele afirmou também que por causa da divulgação, mais pessoas têm vindo fazer o passeio de trem entre São João Del Rei e Tiradentes.

- Associação Comercial e Industrial – ACI

Na percepção do Diretor da ACI, o fluxo turístico na cidade não se alterou após o Programa Estrada Real. Em seguida, fez algumas observações:

- As pessoas na cidade ainda não assimilaram o conceito de Estrada Real.
- A divulgação é considerada, na opinião dele, ainda fraca.
- Muitas empresas estão se utilizando da Estrada Real para produzir guias, que acabam sendo mal elaborados, principalmente com informações que não são confiáveis.
- As indicações de hotéis e pousadas seguem a um critério de seleção pessoal de quem produz os guias.
- Os cursos de qualificação profissional que têm sido oferecidos não têm continuidade.
- As ações têm que ser conjuntas e freqüentes para atingir os objetivos propostos para a Estrada Real.

- Circuito Turístico Trilhas dos Inconfidentes

O Circuito Turístico Trilhas dos Inconfidentes é composto por vinte municípios (figura 21) e tem desenvolvido um projeto integrado de desenvolvimento do turismo e artesanato com os municípios associados.

Segundo a Gestora do Circuito Turístico, alguns encontros têm sido realizados em vários municípios integrantes, com objetivo de identificar os pontos fortes e fracos do turismo na região e apontar possíveis soluções para problemas já identificados.



Figura 21: Municípios integrantes do Circuito Trilhas dos Inconfidentes

Fonte: Circuito Turístico Trilhas dos Inconfidentes – www.trilhasdosinconfidentes.tur.br (2007)

Ainda segundo a Gestora, o fluxo turístico na região aumentou após a Estrada Real. Ela reforça ainda dizendo que Minas Gerais chegou a ser o segundo Estado em recepção de turistas no Brasil. E que a Estrada Real tem sido positiva para o Circuito Trilhas dos Inconfidentes.

**- Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – Sebrae –
Regional São João Del Rei**

O Sebrae trabalha desde 1972 pelo desenvolvimento de empresas de pequeno porte. Para isso, a entidade promove cursos de capacitação, facilita o acesso a serviços financeiros, estimula a cooperação entre as empresas, organiza feiras e rodadas de negócios e incentiva o desenvolvimento de atividades que contribuem para a geração de emprego e renda (SEBRAE, 2007).

Na percepção do responsável pelas respostas na regional da instituição em São João Del Rei o fluxo turístico aumentou após o Programa Estrada Real, fato que foi sentido também em relação à procura pelo Sebrae na cidade.

Ele informou que em relação à Estrada Real, o Sebrae atua com projetos voltados para o turismo e artesanato em parceria com o Circuito Trilhas dos Inconfidentes e com o Instituto Estrada Real. Outro aspecto que tem sido trabalhado na região é a Certificação de Turismo Sustentável e cursos de capacitação profissional.

- Museu do Estanho e Fábrica *John Sommers* Estanhos

O museu funciona como parte da fábrica *John Sommers* Estanhos, com o intuito de demonstrar que a liga que se chama *estanho* teve, em tempos passados, uma importância indiscutível na vida cotidiana, tanto em países europeus como nas Minas Gerais (IER, 2007).

Os estanhos da loja onde está este museu são fabricados em São João Del Rei desde 1968, por *John Sommers*. O metal usado é estanho brasileiro, sem chumbo, e portanto, pode ser utilizado como utensílio para a bebida ou comida. A fábrica e o museu possuem juntos mais de quarenta funcionários.

Na percepção de uma funcionária da fábrica, o movimento na cidade aumentou após a Estrada Real, porém “antes era um público mais selecionado”. Apesar de o fluxo turístico ter aumentado, não foi percebido aumento nas vendas.

- Sindicato do Comércio Varejista

O presidente do Sindicato acredita que o fluxo turístico não se alterou após a implantação do Programa Estrada Real e que o comércio da cidade não tem nenhuma relação com o turismo.

Esta afirmação demonstra parte das dificuldades da cidade em relação aos visitantes que recebe, pois uma das principais reclamações entre visitantes e operadores de viagem diz respeito ao horário de funcionamento do comércio, principalmente nos finais de semana.

- Associações de artesãos: Costart (1990), Bárbara Bela (1995), Artífices de Estanho (2003) e Centuriart (2005)

A associação Costart é voltada para artesanato em estanho. Em resposta ao questionário enviado à associação, o responsável pelas respostas afirma que, na sua percepção, o fluxo turístico na cidade reduziu após a Estrada Real. Segundo ele, “parece que a cada ano o fluxo de turistas tem reduzido, independente da Estrada Real”. E que os paulistas são os que mais visitam a cidade.

Com opinião semelhante, as representantes da Corporação de Artesãos Bárbara Bela acreditam que o fluxo turístico também tem reduzido a cada ano que passa. Essa afirmação se baseia, segundo as entrevistadas, no volume de vendas da associação, que tem reduzido na mesma proporção. Em relação à Estrada Real, afirmam que houve mais divulgação da cidade, porém não aumentou o fluxo turístico.

Já para a representante da Associação de Artífices de Estanho de São João Del Rei, o fluxo turístico na cidade aumentou após a Estrada Real e as vendas de estanho também aumentaram. A associação possui apenas sete associados e, apesar de existir desde 2003, está em processo de registro formal.

A Centuriart foi criada em 2005 e possui atualmente cerca de 30 associados. Segundo sua presidente, o fluxo turístico na cidade aumentou após a Estrada Real. E foi esse aumento no fluxo turístico que estimulou a criação da associação. Como foi criada em 2005, não pôde dizer sobre o movimento anterior da associação.

4.7 Levantamento de dados junto a representantes dos Poderes Públicos

- Municipal

A Secretaria Municipal de Cultura e Turismo (2007c), segundo informações no site oficial, tem como objetivo desenvolver uma política de gestão integrada e, ao mesmo tempo, promover a compatibilização das ações, de modo a proporcionar melhores condições de desenvolvimento mútuo dos setores do turismo e da cultura.

A entrevistada foi a Secretária de Cultura e Turismo de São João Del Rei.

Sobre legislação específica para o desenvolvimento do turismo no município, Rezende afirmou desconhecer a existência, porém destacou que há um planejamento específico no município voltado para a atividade turística. Porém, não foram dados maiores detalhes.

Quanto ao fluxo turístico, ela afirma que aumentou após o Programa Estrada Real e que o município recebe incentivos do governo do Estado sob a forma de material publicitário, realização de palestras e seminários.

Não foi feita nenhuma observação sobre a Estrada Real no município.

- Estadual

Quem respondeu ao questionário foi o Superintendente de Desenvolvimento, Pesquisa e Informações Turísticas da Secretaria de Estado de Turismo. Esta superintendência pertence à Secretaria de Estado de Turismo de Minas Gerais (figura 22).

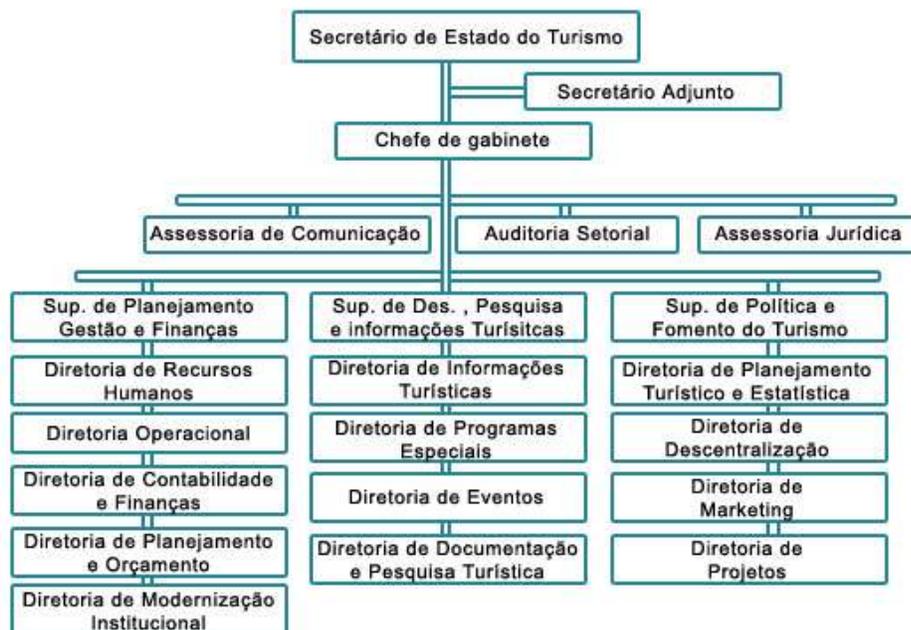


Figura 22: Organograma da Secretaria de Estado de Turismo de Minas Gerais.
 Fonte: Secretaria de Estado de Turismo de Minas Gerais – www.turismo.mg.gov.br (2007e).

Para o superintendente, a Estrada Real é “no seu contexto global, o conjunto de 177 municípios mineiros, paulistas e fluminenses, composta por inúmeros atrativos turísticos, especialmente naturais e histórico-culturais, que busca desenvolvimento sócio-econômico através da exploração sustentável da atividade turística”.

Ele ainda destaca que o Programa Estrada Real é muito importante no contexto de planejamento do atual governo do Estado de Minas Gerais, e que se encontra em andamento o “Projeto Estruturador da Estrada Real”.

Em nível estadual, existe legislação específica para a Estrada Real: a Lei nº. 13.173/1999, que dispõe sobre o programa de Incentivo ao Desenvolvimento do

Potencial Turístico da Estrada Real e o Decreto 41.505/2000 que regulamenta essa Lei.

Além disso, existe incentivo governamental para projetos e empreendimentos na Estrada Real:

- FUNDESE/Estrada Real: linha de financiamento do BDMG a pequenos e grandes empreendimentos turísticos situados nos municípios da área de influência da Estrada Real. Foi instituída pelo Decreto nº. 43.539/2003 e alterado pelo Decreto nº. 43.939/2004.

Na Secretaria de Estado de Turismo, existem dez profissionais com formação superior em Turismo atuando em planejamento e demais funções específicas.

Finalizando a entrevista, ele afirma: “Trata-se de um grande projeto, com potencial para se tornar um dos maiores produtos turísticos do Brasil. Existem grandes desafios a serem superados, necessitando-se da continuidade na interação entre as instituições públicas e privadas envolvidas no Projeto”.

4.8 A Estrada Real e o turismo em São João Del Rei: Considerações gerais

A proposta de gestão descentralizada do Plano Nacional de Turismo 2003-2007 fomenta a consolidação de uma espécie de rede de instituições e entidades em todo o país, envolvendo o poder público, a iniciativa privada e o terceiro setor, fato que tem estimulado o desenvolvimento planejado da atividade no país (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2006).

A gestão do Programa Estrada Real é de responsabilidade do Instituto Estrada Real que é uma sociedade civil sem fins lucrativos, criada especialmente para esta finalidade.

Em Minas Gerais, o estabelecimento dos chamados circuitos turísticos e do Programa Estrada Real deram novo rumo ao desenvolvimento do setor no Estado. É importante lembrar que durante anos o turismo mineiro ficou reduzido às cidades históricas e às áreas de concentração de recursos hídricos e termais como o Circuito das Águas, localizado na parte sul do Estado (AJS&A, 2003). O principal motivo dessa concentração nas cidades históricas advém do fato do Estado ser detentor do maior patrimônio histórico catalogado pelo Ministério da Cultura, onde se destacam os conjuntos arquitetônicos de Ouro Preto, Mariana, Tiradentes, Diamantina, São João Del Rei e uma infinidade de lugarejos onde os portugueses extraíram o ouro e construíram casas e igrejas (GAZETA MERCANTIL, 2006).

Como oportunidade de alterar essa situação buscando novas alternativas e segmentos a serem explorados turisticamente, surge então a proposta da Estrada Real, considerado o maior projeto turístico do país e de desenvolvimento econômico do Estado de Minas Gerais, segundo o governador Aécio Neves (GAZETA MERCANTIL, 2006).

Porém, o Programa Estrada Real, sob vários aspectos parece suscitar divergências de opiniões, fato que não deve surpreender em função do projeto, que abrange uma extensão territorial de mais de 1400 km e 177 municípios, dos quais 162 encontram-se no Estado de Minas Gerais. Afinal, encontrar unanimidade de opiniões, frente ao desafio de planejar algo tão grandioso, nos parece um tanto complexo.

A partir das informações coletadas é possível tecer uma série de considerações que envolvem a teoria das políticas públicas e as possíveis contribuições destas ao desenvolvimento do turismo no município de São João Del Rei.

O Programa Estrada Real possui, como tantos outros de cunho turístico, uma série de potencialidades a serem desenvolvidas em torno de patrimônio, história, cultura, religiosidade ou recursos naturais. Por outro lado, existem diversas dificuldades em sua estruturação e implantação, que possuem ações de curto, médio e longo prazo. O que se percebe é que todos esses projetos turísticos, em qualquer país que estejam sendo desenvolvidos, além do alto investimento em pesquisa, qualificação de mão-de-obra ou infra-estrutura, necessitam também da realização de diversas parcerias para se concretizarem (quadro 01).

As parcerias e convênios firmados para desenvolvimento das ações do Programa Estrada Real e do Proyecto Alkántara, apresentado aqui como exemplo comparativo, indicam a preocupação dos seus idealizadores em atingir os objetivos propostos de modo efetivo.

Quadro 04 – Comparação entre parceiros e convênios do Programa Estrada Real e o Projeto *Alkántara*.

PROJETO	PARCEIROS / CONVÊNIOS
Estrada Real	Sistema FIEMG (FIEMG, CIEMG, Sesi, Senai, IEL)
	Governo do Estado de Minas Gerais
	Sebrae
	Banco do Brasil
	Ministério do Turismo
	Fundação Getúlio Vargas
	BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento
	PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
	Ministério dos Transportes
	Secretaria de Estado de Defesa Social
	Polícia Militar
	Polícia Civil
	Corpo de bombeiros
	Alkántara
<i>Cámara Española de Comercio e Industria en Tánger</i>	
<i>Agencia para la Promoción y Desarrollo del Norte del Reino</i>	
<i>Consejo Regional de Turismo</i>	
<i>Delegación del Ministerio de Comercio e Industria en Tanger</i>	
<i>Delegación del Ministerio de Turismo en Tánger</i>	
<i>Delegación del Ministerio de Turismo en Teotuan</i>	
<i>Delegación del Ministerio de Cultura de Tánger</i>	
<i>Delegación del Ministerio de Cultura de Tetouan</i>	
<i>Wilaya de la Región Tánger-Teouan</i>	
<i>Agencia Urbana de Tánger</i>	
<i>Agencia Urbana de Tetouan</i>	
<i>Cámara de Comercio de Tetouan</i>	
<i>Diputación de Tánger</i>	
<i>Asociación de Guías Turísticos</i>	
<i>Asociación de Transporte Turístico</i>	

Fonte: Elaboração própria (2007).

Este tipo de iniciativa favorece que o desenvolvimento turístico de determinado local é uma realidade no mundo todo. Essas parcerias beneficiam as comunidades onde estão sendo desenvolvidos os projetos e, de certa forma, reafirmam sua importância.

Tal importância se evidencia também em relação ao Brasil, onde as Diretrizes Operacionais do Programa Nacional de Regionalização do Turismo (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2004b) ressaltam que a formação de parcerias envolvendo os setores público e privado, a sociedade civil e o terceiro setor são fundamentais no estabelecimento da gestão coordenada do programa. Para isso, é considerada parceria o processo pelo qual, no mínimo dois atores, trabalham em função de objetivos comuns. Assim, os parceiros podem contribuir efetivamente na busca pelos resultados esperados e, portanto, seu papel é muito importante no desenvolvimento turístico.

Beni (2001a) afirma que a parceria com a iniciativa privada seja o único meio a curto e médio prazo para enfrentar a escassez de recursos financeiros do setor público e a ausência de recursos humanos especializados. E ainda, que no cenário nacional, o governo federal tem dado ênfase à formação de organizações sociais.

Em 1999 quando foi criado, o Instituto Estrada Real – IER tinha a responsabilidade de planejamento e gestão do programa e suas ações se concentraram apenas em divulgação, ainda que de forma pouco sistemática. Posteriormente, o Programa Estrada Real foi incluído no Plano Plurianual de Ação de Governo – PPAG (2004-2007) como projeto estruturante (SETUR/MG, 2005), tendo, então, sido implementadas outras ações principalmente no âmbito de infraestrutura e qualificação profissional.

Quadro 05 – Comparação entre as entidades que coordenam o Programa Estrada Real e o Projeto *Alkántara*.

PROJETO	ENTIDADE / COORDENAÇÃO	NATUREZA JURÍDICA DA ENTIDADE
Estrada Real	IER	Sociedade civil sem fins lucrativos
Alkántara	<i>Diputación de Málaga</i> ⁷	Entidade pública
	<i>APDN</i> ⁸	Entidade pública
	<i>CCISWT</i> ⁹	Entidade pública
	<i>CECIT</i> ¹⁰	Entidade pública

Fonte: Elaboração própria (2007).

O Instituto Estrada Real, gestor do programa, é uma sociedade civil sem fins lucrativos, criada pela iniciativa da FIEMG especificamente para esta finalidade e apoiada pelo governo do Estado de Minas Gerais.

No turismo, essa forma de organização tem sido positiva e tem auxiliado no planejamento e organização da atividade. Dias (2003) destaca que a participação organizada da sociedade tem se revelado como uma tendência de integração com o Estado em seus diversos níveis. O autor afirma ainda que a ação dessas ONGs tem favorecido o aumento da participação do cidadão, articulando-se de tal forma, que conseguem suprir algumas deficiências do Estado em relação à sua ação social, além de terem se tornado um importante grupo de pressão, fazendo com que o poder público cumpra de alguma maneira seus objetivos em áreas específicas.

Assim, a participação de ONGs acaba por assumir um caráter complementar ou de cobrança junto ao poder público, favorecendo o desenvolvimento do turismo.

⁷ *Diputación de Málaga - Unidad de Recursos Europeos y Cooperación Internacional.*

⁸ *Agencia para la Promoción y Desarrollo Económico y Social de las Prefecturas y Provincias del Norte del Reino en Rabat.*

⁹ *Cámara de Comercio, de Industria y de Servicios de la Wilaya de Tanger.*

¹⁰ *Cámara Española de Comercio e Industria de Tanger.*

As principais ações do Programa Estrada Real e do Projeto Alkántara foram organizados sob a forma de quadros de modo a facilitar melhor sua compreensão.

Quadro 06 – Principais ações do Programa Estrada Real.

PROJETO	PRINCIPAIS AÇÕES
Estrada Real	Integração dos Circuitos Turísticos no desenvolvimento da Estrada Real.
	Potencialização do ecoturismo, voltado para a articulação das ações insterestitucionais. Estão incluídas nessas ações comunidades, entidades públicas, privadas e organizações não governamentais.
	Recuperação e manutenção das vias de acesso
	Estímulo à implantação de novos empreendimentos turísticos com a concessão de benefícios através do FUNDESE / Estrada Real.
	Sinalização turística rodoviária, por meio da implantação de placas nas principais rodovias dos circuitos turísticos.
	Implantação de geoprocessamento mapeando a Estrada Real, objetivando demarcar o eixo e acessos secundários da Estrada, georreferenciar os marcos quilométricos e atrativos, além de desenvolver aplicativo de navegação virtual e sistema de informação geográfico para disponibilização e consultas na <i>web</i> .
	Capacitação profissional para lideranças, comunidades locais e profissionais do setor de turismo.
	Criação e implantação de Sistema de Coleta e Avaliação de Dados Estatísticos do Turismo na Estrada Real, com objetivo de montar um banco de dados estatísticos por meio de pesquisas periódicas.
	Sensibilização de 1643 policiais militares com atuação na área da Estrada Real.
	Confecção de material de divulgação para Ouro Preto, Diamantina, Trilhas dos Inconfidentes, Circuito Villas e Fazendas, Circuito dos Diamantes e Circuito do Ouro.

Fonte: Elaboração própria (2007).

Quadro 07 – Principais ações do Projeto *Alkántara*.

PROJETO	PRINCIPAIS AÇÕES
Alkántara	Serviço de assessoria a empresas.
	Investimento em materiais e prestação de serviços turísticos.
	Formação específica para turismo
	Inovação e transferência de tecnologia e criação de redes.
	Realização de estudos sobre o turismo nas regiões envolvidas no projeto.
	Informação para as comunidades.
	Fomento para a criação de estruturas associativas.
	Divulgação das potencialidades das atividades relacionadas aos novos roteiros.
	Apoiar a criação de redes de informação e assessoramento para pequenas e médias empresas.
	Apoiar a promoção comercial das empresas nas duas regiões envolvidas.

Fonte: Elaboração própria (2007).

Algumas semelhanças são identificadas entre o Programa Estrada Real e o Projeto *Alkántara*, entre as quais citamos:

- A realização de estudos sobre o turismo.

Dias (2003) apresenta entre outras sugestões que considera essenciais para o início do processo de desenvolvimento turístico, que se realizem de forma permanente pesquisas para monitoramento constante da evolução do turismo, incluindo nelas análises qualitativas e quantitativas de demanda turística e do meio ambiente. Tais ações visam apoiar a tomada de decisões em curto prazo e para que forneçam informações para o planejamento turístico do município.

- Apoio ao desenvolvimento de empresas e empreendimentos turísticos nas áreas de abrangência dos projetos.

Esse apoio pode se realizar sob a forma de incentivos fiscais ou na abertura de linhas de crédito para financiamento para a implantação de novas empresas ou empreendimentos turísticos nos municípios ou regiões.

O Plano Nacional de Turismo 2003-2007 em seu macro programa de Fomento ressalta que a atividade turística é desenvolvida e executada essencialmente pela iniciativa privada e que envolve diversas oportunidades para empreendimentos e oferta de serviços. Assim, para o crescimento do setor no país torna-se necessário rever e ampliar as linhas de crédito e de financiamentos adequados a cada segmento da atividade, visando atender principalmente às micro e pequenas empresas.

Segundo Vilas Boas (2007) para estimular a criação de novos empreendimentos privados ou a ampliação dos existentes, o governo mineiro previu um fundo específico com juros de 12% ao ano e carências que variam entre três e vinte e quatro meses, o FUNDESE - Estrada Real, operado pelo Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais. Esse fundo financia projetos como construções ou ampliações de hotéis, pousadas, restaurantes, lojas; aquisições (desde que relacionadas ao turismo) de móveis, utensílios, computadores e veículos utilitários, orçados entre R\$ 5 mil e R\$ 1 milhão.

Além disso, o Banco do Brasil possui uma linha de crédito exclusiva para a Estrada Real além de oferecer em nível nacional o Proger Turismo Investimento para quem quer ampliar ou manter seu empreendimento turístico. De acordo com Vilas Boas (2007), com recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador - FAT, o Proger destina-se a micro e pequenas empresas do setor de turismo com faturamento bruto anual de até R\$ 5 milhões. O Banco do Brasil financia até 90% do valor do projeto de investimento, limitado a R\$ 400 mil.

- Estímulo ao associativismo.

O associativismo e as redes entre empresas e organizações territoriais constituem as formas mais correntes de colaboração e cooperação e no âmbito do turismo devem auxiliar a organização e melhoria do desempenho de pequenas empresas e outros envolvidos no processo de desenvolvimento turístico.

Seben e Silva (2007) afirmam que o associativismo facilita a realização de transações entre agentes públicos e privados com base em acordos formais. Pelos estudos realizados, continuam os mesmo autores, grande parte dos organismos de desenvolvimento local utiliza este processo, principalmente em países mais desenvolvidos. Essas organizações são orientadas para objetivos concretos e assentadas na confiança entre as partes. Isso faz com que essas redes complementam as organizações convencionais e neutralizem os efeitos da burocracia.

- Produção de material promocional e/ou apoio à promoção dos produtos turísticos resultantes dos projetos.

A produção de material promocional não indica, necessariamente, que os produtos turísticos estejam realmente em condições de serem comercializados. É necessário que haja no mínimo uma boa estrutura urbana e turística, além da prestação de um serviço com qualidade. Gândara (2003) destaca que os destinos turísticos que realmente ofereçam a qualidade comunicada terão maiores condições de fidelizar seus clientes. Essa forma de comunicação, seja através de material promocional ou outra forma de divulgação deve ser pautada na realidade que será encontrada pelo visitante, pois uma vez gerada uma expectativa, ela deve ser atendida. Assim, esses visitantes poderão voltar ao destino e ainda poderão ser seus potenciais divulgadores.

Em São João Del Rei ao se comparar as respostas obtidas em relação à pesquisa de campo, chama a atenção as respostas obtidas junto aos entrevistados da comunidade e empresários. Essas respostas indicam que as percepções dos entrevistados correspondem ao início da implementação do programa, quando o foco dado à Estrada Real era voltado apenas para sua divulgação. Por isso, acredita-se que apesar do alto investimento na propagação de maiores informações sobre investimentos em infra-estrutura, qualificação profissional e demais ações não foram observadas pela comunidade local por falha de comunicação, devendo esta receber mais atenção neste aspecto, pois deve ser a principal interessada no assunto.

Pode-se perceber nas respostas obtidas junto aos moradores de São João Del Rei e visitantes uma boa percepção da origem histórica da Estrada Real. Assim, a maioria dos entrevistados a relaciona aos caminhos por onde o ouro extraído das minas era escoado para o litoral de onde era levado até Portugal. Outras respostas ainda indicam caminhos percorridos por bandeirantes e tropeiros e a relacionam ao turismo – historicamente mais recente. Todas as respostas têm fundamento na história de Minas Gerais, onde inicialmente os bandeirantes abriram caminhos – muitos já eram utilizados por índios que habitavam o interior do país – e posteriormente os tropeiros circularam com mercadorias. O turismo, mais recente na história da região, tem sido tratado por muitos como uma nova alternativa de desenvolvimento local, por seu patrimônio histórico e cultural relativamente bem preservado.

Uma curiosidade é que, em uma das respostas, é citado que a Estrada Real foi um caminho percorrido por D. Pedro, fato esse que pode ter uma ligação histórica com a cidade. Em 1881, D. Pedro II inaugurou a Maria Fumaça e existe exposto no

Museu Ferroviário uma réplica de um vagão usado na viagem do imperador (FCA, 2007).

Em relação à percepção dos entrevistados sobre a influência da Estrada Real no fluxo turístico do município, as opiniões são divergentes, conforme quadros 08 e 09.

Quadro 08 – Percepção dos entrevistados em relação ao fluxo turístico em São João Del Rei.

Entrevistado	Percepção em relação ao fluxo turístico em São João Del Rei		
	Aumentou	Reduziu	Não alterou
Comunidade	x		
Associação Comercial e Industrial			x
Sindicato do Comércio Varejista			x
Sebrae local	x		
Circuito Turístico Trilhas dos Inconfidentes	x		
Secretaria Municipal de Cultura e Turismo	x		

Fonte: Elaboração própria (2007).

Quadro 09 – Percepção dos entrevistados em relação ao movimento em sua empresa.

Entrevistado	Percepção em relação ao movimento em sua empresa / estabelecimento		
	Aumentou	Reduziu	Não alterou
Empresários do segmento de alimentos e bebidas	x		
Empresários do segmento de meios de hospedagem			x
Ferrovias Centro Atlântica	x		
Museu do Estanho e Fábrica John Sommers	X		
Associação de Artífices de Estanho	X		
Centuriart Associação de Artesãos	x		
Corporação de Artesãos Bárbara Bela		x	
Costart Associação de Artesãos		x	

Fonte: Elaboração própria (2007).

Essa divergência de opiniões pode estar relacionada à frequência dos visitantes no município, pois segundo dados coletados junto às agências de viagem (operadoras) a maioria dos roteiros em que São João Del Rei faz parte, não possuem pernoite na cidade. Esses roteiros incluem outras cidades como Tiradentes, Ouro Preto, Mariana e Congonhas do Campo e muitas vezes a hospedagem é feita em Belo Horizonte que está a aproximadamente 180 km de distância e possui melhor infra-estrutura. Assim, o fluxo de visitantes de apenas um dia (ou algumas horas) seria percebido apenas junto aos estabelecimentos de alimentos e bebidas e outros equipamentos de lazer, como a Maria Fumaça que faz o trajeto entre São João Del Rei e Tiradentes, que é um passeio muito procurado por quem visita a cidade.

Importante também, são as respostas obtidas junto aos moradores, em relação às possíveis melhorias advindas do Programa Estrada Real para São João Del Rei. Há um equilíbrio entre os que acreditam que houve melhoria e os que não puderam perceber isso. É importante destacar que as entrevistas foram realizadas tanto em bairros que têm um fluxo de visitantes quanto em outros que fazem parte do trajeto de entrada ou saída da cidade, como em outros que sequer estão no caminho destes. Assim, certamente alguns entrevistados terão maior contato com o movimento de visitantes enquanto outros podem não ter.

As melhorias percebidas pelos entrevistados na comunidade local indicam certa falta de informação, pois a maioria somente citou aumento no fluxo turístico. Em menor percentual, outros citaram melhoria na infra-estrutura urbana, maior conscientização das pessoas sobre o turismo, aumento no número de lojas de artesanato e melhorias nas estradas de acesso à cidade.

Em relação às observações feitas sobre o estado de conservação das principais vias de acesso a São João Del Rei, segundo informações disponibilizadas pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais – DER/MG, o trecho que liga São João Del Rei à BR 040 encontra-se em obra de recuperação por motivo de erosão (DER, 2007), demonstrando assim a preocupação do governo do Estado em relação ao acesso para a região.

Outro investimento realizado na cidade foi a ampliação do aeroporto que ganhou nova pista, nova estrutura e recentemente começou a receber vôos regulares de Belo Horizonte ao Rio de Janeiro, com escala em São João Del Rei. Essa ampliação tem gerado grande expectativa em relação a um possível aumento na demanda turística da região, uma vez que a cidade poderá se tornar uma “porta de entrada” para as cidades históricas de Minas Gerais, por ser atualmente a única

com um aeroporto com vôo regular. E ainda, poderão ser realizados vôos fretados vindos dos principais pólos emissores que são Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo, segundo dados da pesquisa realizada junto aos visitantes de São João Del Rei.

É importante destacar que Minas Gerais já ocupa a segunda colocação no ranking nacional de turismo segundo pesquisa sobre turismo doméstico, realizada em 2006, pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE e Ministério de Turismo em 30 mil domicílios urbanos. Essa pesquisa constatou que 10,5% dos brasileiros escolhem Minas Gerais como destino de viagem. Do Estado, segundo o mesmo levantamento, partem 14% dos turistas domésticos (MARESGUIA, 2007). Outro dado que chama a atenção é que 49,7% dos entrevistados têm preferência por roteiros dentro do próprio Estado onde residem, 23,5% preferem viajar na mesma região e 26,8% para outras regiões do País. Do total das pessoas que viajam pelo território mineiro, 48,3% são residentes no próprio Estado, seguidos de paulistas (29,8%), cariocas (12,1%) e capixabas (2,4%).

O turismo doméstico realizado pelos brasileiros é dimensionado em 40.483 mil viagens, segundo a FIPE em 2006 (MARESGUIA, 2007).

Esses dados vão de encontro ao que afirma a OMT que calcula que o turismo interno seja dez vezes maior em volume que o turismo internacional.

Ainda que este índice possa ser bem menor em países periféricos, existe a perspectiva de consolidação da atividade nesses países, oferecendo a oportunidade de melhoria da qualidade dos serviços prestados e contribuindo para o desenvolvimento da economia (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2006).

Assim, um programa turístico do porte da Estrada Real apresenta-se como uma alternativa viável de desenvolvimento para os Estados envolvidos, em especial

para Minas Gerais, que abriga a maioria dos municípios nos mais de 1400 km de trajeto.

Outro aspecto que se destaca em relação aos dados coletados em São João Del Rei, é que existe uma expectativa geral, de todos os envolvidos – comunidade, visitantes, empresários e representantes de entidades, associações e poder público municipal - de melhorias na região. Várias ações têm sido realizadas voltadas para o planejamento, a profissionalização e estruturação do turismo, porém somente serão percebidas em médio ou longo prazo. O diretor do Instituto Estrada Real, Eberhard Hans Aichinger, afirmou que a qualificação, capacitação e treinamento são algumas das grandes necessidades para o desenvolvimento do turismo. Para isso, o IER tem firmado parcerias para melhor atender às necessidades dessa área.

Como consequência das ações desenvolvidas, a FIEMG e o IER firmaram no início de 2006, um termo de cooperação com o BID, através do qual foram assegurados US\$ 3,4 milhões para investimentos em programas de fortalecimento das redes de turismo locais ao longo da Estrada Real, atendendo numa primeira etapa, a Ouro Preto, São João Del Rei e Santa Bárbara, além dos municípios e distritos localizados no seu entorno (SECRETARIA DE GOVERNO DE MG, 2007). Esses programas prevêm, principalmente, o fortalecimento da rede de pequenas e médias empresas da cadeia produtiva do turismo, além de treinamento e qualificação de empresários envolvidos na Estrada Real. Ainda segundo a Secretaria de Governo do Estado, em maio de 2006, as Nações Unidas, por meio do PNUD, incorporou-se ao projeto, ao assinar convênio de cooperação técnica com Instituto Estrada Real, cujo objeto foi o repasse de tecnologia para a elaboração, execução e acompanhamento de projetos de desenvolvimento.

Assim, espera-se que essas ações sejam contínuas, de modo a favorecer a inclusão de todos no processo de desenvolvimento turístico da região e democratizando o acesso aos equipamentos e serviços turísticos. A Ferrovia Centro Atlântica já está fazendo sua parte, quando oferece aos moradores das cidades de São João Del Rei e Tiradentes desconto de 50% no valor do passeio da Maria Fumaça.

Andrade (2007) afirma que desde que o Programa Estrada Real foi elevado à condição de projeto estruturador do governo do Estado no fim de 2003, 129 novos meios de hospedagem somaram-se aos 910 empreendimentos hoteleiros já existentes nos 164 municípios mineiros da Estrada Real, registrando um crescimento de 14,18% – 4,38 pontos percentuais superiores ao índice verificado em Minas Gerais no mesmo período. Dessa forma, com apenas 19,23% dos municípios mineiros incluídos em sua área de abrangência, a Estrada Real detém, atualmente, 1.034 hotéis e pousadas, o equivalente a 24,62% dos meios de hospedagem do estado, e 22,39% dos trabalhadores do setor turismo (ANDRADE, 2007).

Tudo indica que a Estrada Real tem trazido benefícios para São João Del Rei, apesar da atividade turística ainda merecer atenção em alguns aspectos. Os dados obtidos junto a visitantes e operadores de viagem indicam uma necessidade de melhor preparo da cidade para receber seus visitantes. Operadores de viagem e visitantes fizeram observações principalmente em relação ao comércio, incluindo restaurantes, que normalmente se fecham à noite e nos finais de semana e feriados – período em que há maior concentração de pessoas na cidade.

Dias (2003) afirma que deve ocorrer uma reorientação do comércio urbano a fim de atender o turista, tanto na diversificação de produtos como na qualidade do atendimento de maneira geral.

Percebeu-se, no decorrer desta pesquisa, que o turismo em São João Del Rei, apesar de existir mesmo que de modo incipiente desde o final do século XVII quando foi inaugurado na cidade o seu primeiro hotel (GAIO SOBRINHO, 1997), ainda necessita planejar e profissionalizar a atividade.

Com as novas possibilidades advindas através do Programa Estrada Real no município, espera-se que tanto o poder público municipal quanto a iniciativa privada invistam mais em capacitação, treinamento e qualificação de mão-de-obra voltada para funções operacionais e gerenciais focadas nos setores público e privado.

E assim, espera-se que a profissionalização da atividade turística passe a ser uma realidade em São João Del Rei, favorecendo visitantes, empresários e a comunidade, através de investimentos e melhoria da infra-estrutura urbana.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A importância do turismo enquanto atividade econômica é inquestionável, apesar dos desdobramentos socioeconômicos e culturais que podem ser prejudiciais, caso não haja um planejamento da atividade e o envolvimento da comunidade local no processo.

O propósito principal deste trabalho foi o de analisar o Programa Estrada Real no município de São João Del Rei, Minas Gerais, identificando a percepção dos envolvidos (comunidade, visitantes, empresários, prefeitura municipal e secretaria de estado de Turismo) quanto à sua implantação e possíveis melhorias trazidas para a região, observando-se também as políticas de turismo dos governos federal, estadual e municipal relativas ao assunto.

Depois de levantados e discutidos os principais referenciais teóricos relativos à temática do turismo, políticas públicas, patrimônio e cultura, bem como analisados os resultados das pesquisas efetuadas, detectou-se o seguinte:

- 1) pode-se identificar que o Programa Estrada Real se enquadra perfeitamente nas propostas do Plano Nacional de Turismo e do Programa Nacional de Regionalização por contemplar as diversidades regionais, promovendo a geração de emprego e renda, além de estimular a expansão do turismo interno (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2003). As diretrizes básicas propostas pelo IER para o desenvolvimento da Estrada Real incluem entre outras, melhoria da infra-estrutura urbana e de acesso e estímulos para investimentos privados em infra-estrutura turística, além programas de qualificação de mão-de-obra específica para o turismo

e para a gestão de empreendimentos em parceria com entidades como o Sebrae. De acordo com informações do PNUD Brasil (2007), uma parceria entre o PNUD, o BID e o IER, vai investir US\$ 3,4 milhões em São João Del Rei e seu entorno (que inclui também Tiradentes), Ouro Preto e cidades próximas (entre elas Mariana e Congonhas), Santa Bárbara e distritos vizinhos. Essas parcerias reforçam a importância do Programa Estrada Real e indicam um reconhecimento de organismos internacionais ao que está sendo proposto e implementado.

2) Apesar do turismo ser considerado uma das principais atividades econômicas de São João Del Rei, o município não possui legislação nem políticas setoriais que direcionam o desenvolvimento coordenado e organizado da atividade.

3) O patrimônio histórico e cultural de São João Del Rei pode ser considerado como seu principal recurso turístico e como tal, deve continuar a merecer ações de preservação. Além dos conjuntos e prédios tombados pelo IPHAN, existem outras sessenta e cinco edificações tombadas pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Cultural, demonstrando que o poder público local juntamente com a iniciativa privada e comunidade, também valorizam esse patrimônio. A importância disso é destacada pelo IEPHA (2007) ao afirmar que o patrimônio cultural é que confere identidade e orientação para um povo, pressupostos básicos para que se reconheça como comunidade. E ainda: o conhecimento deste patrimônio e de seu significado pela comunidade é que vai valorizá-lo e preservá-lo para as gerações futuras.

A instalação de painéis e placas em São João Del Rei é muito importante para a interpretação do patrimônio, porém, o que chama a atenção na cidade atualmente, é que uma parte dessas indicações encontra-se depredada parcial ou totalmente, fato lamentável, pois tal sinalização oferece mais segurança e

informações sobre patrimônio fundamentais para o visitante.

4) As entrevistas realizadas com os moradores de São João Del Rei indicaram que a maioria já teve acesso a alguma informação sobre a Estrada Real. Tais dados mostram que a comunidade local tem acesso à divulgação da Estrada Real, enquanto um patrimônio histórico e cultural está sendo utilizado como produto turístico. Entretanto, quando as informações solicitadas se voltam para o Programa Estrada Real, enquanto uma política de desenvolvimento turístico que está sendo implementada no município, e que deveria estar sendo discutida junto à comunidade, as respostas são mais dispersas. O percentual dos que responderam não ter sido consultados, somados com os que não souberam responder a essa pergunta é alto, ou seja, bem mais da metade. Assim, há indícios da exclusão da comunidade do processo de discussão sobre o destino do município no que diz respeito aos investimentos e ao desenvolvimento turístico. Neste aspecto, o Programa Estrada Real parece não contemplar as diretrizes do Programa Nacional de Regionalização do Turismo que destaca a importância do envolvimento e do relacionamento entre as diversas esferas do poder público e da sociedade civil para a construção coletiva do novo modelo de gestão. A participação é um elemento-chave, segundo os princípios fundamentais do Programa Nacional de Regionalização do Turismo, tanto em sua concepção e planejamento, quanto em sua implementação, pois além de fortalecer a cidadania, estimula o crescimento social, político e administrativo de um grupo, na medida em que amplia suas responsabilidades e resgata seus valores históricos, sociais, étnicos e culturais (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2004).

5) Pela análise das entrevistas realizadas junto aos visitantes, pode-se identificar que a principal motivação da viagem a São João Del Rei é a história e

cultura. Destaca-se que a Estrada Real não foi mencionada como motivação turística por nenhum dos visitantes entrevistados, apesar da divulgação estar presente nos principais meios de comunicação e publicações específicas da área de turismo.

A motivação relacionada à história e cultura nos remete às características principais da cidade, enquanto destinação turística: origem no começo do século XVIII associada à descoberta do ouro, que permitiu a construção de casarões, igrejas e outros monumentos, hoje tombados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN e pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico – IEPHA, relativamente bem preservados.

6) Analisando o Programa Estrada Real no município de São João Del Rei e observando-se a percepção dos envolvidos quanto à Estrada Real verificou-se que, de maneira geral, o Programa é considerado benéfico para a região.

Essa afirmação pode ser constatada através dos investimentos que o município tem recebido desde a criação do Programa Estrada Real, entre eles citamos a reforma e ampliação do aeroporto, recuperação e melhoria das rodovias MG 383 e MG 265 que ligam São João Del Rei, principalmente a Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo, principais núcleos emissores segundo dados obtidos juntos aos visitantes entrevistados para esta pesquisa. E ainda tem sido instaladas na região placas de sinalização turística.

7) Pode-se afirmar que o Programa Estrada Real vem trazendo benefícios diretos para a comunidade, empresários e demais envolvidos na cadeia produtiva do turismo no município, bem como, é pertinente dizer que os visitantes estão satisfeitos com sua viagem a São João Del Rei, pelas seguintes razões:

a) Há indícios de que a comunidade está satisfeita com as ações e obras advindas através dos investimentos do Programa Estrada Real. Entre essas ações,

destacam-se reforma e ampliação do aeroporto local que já recebe diariamente vôos regulares operados pela empresa Total Linhas Aéreas, além do fortalecimento da rede de pequenas e médias empresas da cadeia produtiva do turismo, de treinamento e qualificação de empresários envolvidos na Estrada Real e melhoria das vias de acesso à região. Além disso, o Circuito Turístico Trilhas dos Inconfidentes também tem sido beneficiado diretamente com recursos e material gráfico e de divulgação, juntamente com outros circuitos como do Ouro, dos Diamantes e Villas e Fazendas.

b) Entre os empresários há certa discordância de opiniões, principalmente em relação ao aumento do fluxo turístico ou melhoria no movimento em seu negócio. Somente alguns dos entrevistados dos meios de hospedagem afirmaram não ter sentido alteração no seu movimento.

c) Demais instituições parecem satisfeitas com o processo de desenvolvimento turístico advindo com o Programa Estrada Real, com exceção para duas associações de artesãos que acreditam que não houve melhorias no município em função desse programa. É importante ressaltar que nos últimos dois anos surgiram novas associações voltadas para artesanato, que podem estar tornando o mercado mais concorrido e conseqüentemente, contribuindo para a queda no movimento de algumas, sendo necessário um estudo aprofundado para se identificar possíveis causas. Uma razão para isso pode ser a pressão para substituir o artesanato tradicional por outros produtos que não são característicos do local, levando, talvez, à uma homogeneização dos mesmos e possível queda nas vendas desses produtos.

d) O poder público estadual acredita e investe na Estrada Real por meio de ações, parcerias, políticas setoriais e investimentos em infra-estrutura – algumas

com apoio do governo federal. As principais parcerias e convênios formalizados incluem entidades e organismos de grande respeito e importância tanto no Brasil quanto no exterior. Entre eles citamos BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento, PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, Sistema FIEMG, que inclui o Sesi, Senai e o Instituto Euvaldo Lodi, Ministério do Turismo, Governo do Estado de Minas Gerais, Sebrae, Banco do Brasil e Fundação Getúlio Vargas.

e) Os visitantes afirmam que sua expectativa em relação à cidade foi satisfeita, apesar de apontarem algumas deficiências em relação aos serviços prestados a eles e à infra-estrutura da cidade.

8) Com base nos dados e percepções coletados, chega-se à conclusão que de modo geral o Programa Estrada Real tem contribuído efetivamente para o desenvolvimento turístico de São João Del Rei. Além da percepção dos envolvidos que de maneira geral é positiva, destacamos as seguintes ações que envolveram e beneficiaram diretamente o município:

- o Circuito Turístico Trilhas dos Inconfidentes tendo São João Del Rei como município pólo, foi beneficiado juntamente com outros circuitos estaduais, pela celebração de um contrato entre a SETUR/MG e a Fundação Getúlio Vargas - FGV para a geração de indicadores econômicos e mercadológicos com o objetivo de compor o Sistema de Coleta e Avaliação de Dados Estatísticos do Turismo na Estrada Real (SETUR, 2005), bem como, foi contemplado com a confecção de material de divulgação.

- Outro benefício recebido, foi a demarcação do eixo principal da Estrada Real, onde o município recebeu vários marcos e sinalização específica nas principais rodovias de acesso à região.

- Inclusão de São João Del Rei no Projeto de incentivo ao turismo, que encontra-se em fase de implantação, juntamente com Ouro Preto e Santa Bárbara. Este projeto é desenvolvido por meio de convênio firmado entre o IER, a FIEMG, o Governo do Estado de Minas Gerais, o BID e o PNUD.

- Atualmente existem vôos diários entre São João Del Rei, Belo Horizonte e Rio de Janeiro, além de vôos semanais aos domingos para Uberlândia e Ribeirão Preto.

O que chama a atenção é que nos últimos cinco anos, foram criados vários instrumentos para organizar e orientar o desenvolvimento turístico no país, entre eles o Plano Nacional de Turismo 2003-2007 e o documento Turismo no Brasil 2007-2010, dentro de um contexto de planejamento estatal da atividade econômica. Assim, o desenvolvimento do turismo, não só pelo que é possível constatar ao analisar os investimentos realizados no estado de Minas Gerais, está fortemente amparado através desse plano, bem como no Programa de Nacional de Regionalização.

Mas é importante que se busque uma constante articulação e envolvimento entre os diversos atores envolvidos, tanto na esfera pública como privada, para que os esforços empreendidos alcancem resultados mais efetivos.

Os dados obtidos através desta pesquisa indicam que há investimento tanto em infra-estrutura urbana e de apoio, quanto nas rodovias de acesso a São João Del Rei. Destaca-se que sem acesso e infra-estrutura adequados, a possibilidade do desenvolvimento turístico em qualquer município fica comprometida e restrita.

Diante do exposto, pode-se considerar que as ações que vêm sendo empreendidas pelo Instituto Estrada Real, juntamente com governo do Estado de Minas Gerais e do município de São João Del Rei com o apoio de diversas

entidades e organismos internacionais foram fundamentais para as mudanças que ocorreram no turismo da região.

Esta pesquisa não teve a pretensão de explicar todos os aspectos inerentes ao Programa Estrada Real no município, nem mesmo esgotar a discussão sobre o assunto, mas conseguiu detectar, com clareza, que a Estrada Real representa uma nova opção para o redirecionamento do turismo em Minas Gerais. Assim, fica patente que esta dissertação é relevante, uma vez que traz uma análise do programa que potencializou o turismo em São João Del Rei. Entretanto, é importante mencionar a necessidade da continuidade de estudos para se verificar efetivamente sua contribuição para o desenvolvimento da região.

Assim, a participação daqueles que “fazem o turismo” como a iniciativa privada, órgãos públicos, organizações não-governamentais, comunidades, instituições de ensino e profissionais de turismo, é fundamental, seja criticando ou apontando novos caminhos, entendendo como acontece o processo no que se refere a apropriação, produção e consumo do espaço, transformando-o em um território turístico. Dessa forma, os possíveis benefícios advindos da implantação efetiva do Programa Estrada Real têm maiores chances de ser maximizados e bem distribuídos entre todos os envolvidos.

REFERÊNCIAS

- AGEM - AGÊNCIA METROPOLITANA DA BAIXADA PAULISTA. **Projetos em Desenvolvimento**. Disponível em <http://www.agem.sp.gov.br/institucional/projetos/projetos_principal.htm>. Acesso em 15 de abril de 2007.
- AICHINGER, Eberhard Hans. Entrevista. **Revista de Carnaval Mangureira 2004**. Encarte Especial, pág 08-10.
- AJS&A – António José Sá & Associados. **Plano estratégico para o Desenvolvimento do Turismo no Estado de Minas Gerais**. Diagnóstico e Estratégia. Lisboa, Portugal: junho de 2003.
- ALKÁNTARA. **Proyecto Alkántara – Programa España-Marruecos**. Disponível em <<http://www.alkantara.org>>. Acesso em 07 de maio de 2007.
- ALMEIDA, Paulo Roberto de. **A experiência brasileira em planejamento econômico: uma síntese histórica**. Disponível em <http://www.pralmeida.org/05DocsPRA/1277HistorPlanejBrasil.pdf>. Acesso em 15 de junho de 2006.
- ANDRADE, Robson Braga de. Turismo real. **Jornal Estado de Minas**. Disponível em <<http://www.estradareal.org.br/notic/index.asp?codigo=1517>>. Acesso em 03 de maio de 2007.
- ANSARAH, Marília Gomes dos Reis. Teoria Geral do Turismo. In: ANSARAH, Marília Gomes dos Reis. **Turismo. Como Aprender, Como Ensinar**. Vol 2. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2001.
- ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DE MINAS GERAIS. **Município de São João Del Rei**. Disponível em <<http://www.alemgo.gov.br>>. Acesso em 21 de setembro de 2006.
- ASSESSORIA de Comunicação da Secretaria de Estado do Turismo de Minas Gerais. **Portal Descubraminas**. Disponível em http://www.descubraminas.com.br/noticias/det_noticia.asp?id_noticia=629. Acesso em 16 de agosto de 2005.
- ASSOCIAÇÃO DOS PASSOS DE ANCHIETA - ABAPA. **Os passos de Anchieta: uma trilha de sucesso**. Disponível em <<http://www.abapa.org.br/>>. Acesso em 14 de maio de 2007.
- ÁVILA, Cristina. **História de São João del Rei**. Disponível em <<http://www.ufsj.edu.br/sitesjdr/html/historia.html>>. Acesso em 10 de junho de 2006a.
- ÁVILA, Cristina. **Histórico de São João del Rei**. Disponível em <<http://beta.mgconecta.com.br/~sjonline>>. Acesso em 05 de junho de 2006b.

AZCÁRATE, Jorgelina García; ARANA, Maria Margarita; RIBOTTA, Eduardo; VUOTO, Luis D. **Proyecto ibatin: Uma ruta com historia. Revalorización del sitio de Ibatín, su entorno y patrimonio histórico de Tucumán.** Boletín gestión Cultural n° 9: Turismo Arqueológico, octubre de 2004. Disponível em <<http://www.gestioncultural.org>>. Acesso em 07 de maio de 2007.

BALANZÁ, Isabel Milio; NADAL, Mônica Cabo. **Marketing e comercialização de produtos turísticos.** Trad. Miguel Cabrera. São Paulo: Pioneira, Thomson Learning, 2003.

BARRETO, Margarita. **Planejamento e organização em turismo.** Campinas, SP: Papyrus, 1991.

BASTOS, Paulo. **Caminho de Santiago – um pouco de história.** Associação Brasileira dos Amigos do Caminho de Santiago. Disponível em <<http://www.caminhodesantiago.org.br/Artigos.htm>>. Acesso em 10 de maio de 2007.

BENI, Mário Carlos. **Análise Estrutural do Turismo.** 5 ed. São Paulo: SENAC, 2001a.

BENI, Mário Carlos. A Política do Turismo. In TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi (org.). **Turismo. Como Aprender, Como Ensinar.** 2 ed. São Paulo, Senac, 2001b. Volume 1b.

BENI, Mário Carlos. **Política e planejamento de turismo no Brasil.** São Paulo: Aleph, 2006.

BRASIL. **Constituição Federal, Código Civil, Código de Processo Civil, Código Penal, Código de Processo Penal:** legislação complementar. Org.: Editoria Jurídica da Editora Manole. 4 ed. rev. ampl. Barueri, SP: Manole, 2006.

CARRAZONI, Maria Elisa. **São João del Rei: conjunto arquitetônico e urbanístico.** Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN. Disponível em <<http://www2.iphan.gov.br/ans/inicial.htm>>. Acesso em 18 de março de 2007.

CCDRN - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento do Norte - Portugal. **Interreg III A.** Disponível em <<http://www.ccr-norte.pt/outrosic/inteiia.php>>. Acesso em 07 de maio de 2007.

CHIAVENATO, Idalberto. **Iniciação à Administração Geral.** 3 ed. São Paulo: Makron Books, 2000.

CHIOZZINI, Daniel. **Turismo cultural e educação patrimonial mais próximos.** Revista Eletrônica do IPHAN. Disponível em <<http://www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=147>>. Acesso em 29 de março de 2007.

CIRCUITO Turístico Trilhas dos Inconfidentes. **Mapa do circuito**. Disponível em <<http://www.trilhadosinconfidentes.tur.br/principal.htm>>. Acesso em 30 de março de 2007.

COOPER, Chris; FLETCHER, John; WANHILL, Stephen; GILBERT, David; SHEPHERD, Rebecca. O impacto sociocultural do turismo. In: **Turismo, princípios e prática**. 2 ed. Trad. Roberto Cataldo Costa. Porto Alegre: Bookman, 2001.

DENCKER, Ada de Freitas Maneti. **Métodos e técnicas de pesquisa em turismo**. 7ª ed. São Paulo: Futura, 2003.

DEPARTAMENTO DE ESTRADA DE RODAGEM DO ESTADO DE MINAS GERAIS – DER. **Programa Especial de Recuperação de Rodovias**. Disponível em <<http://www.der.mg.gov.br>>. Acesso em 02 de abril de 2007.

DIAS, Reinaldo. **Introdução ao Turismo**. São Paulo: Atlas, 2005.

DIAS, Reinaldo. Política de Turismo. In: **Planejamento do Turismo. Política e Desenvolvimento do Turismo no Brasil**. São Paulo: Atlas, 2003.

FAIRBANKS, Norma Marotti. **Sobrado à rua Marechal Deodoro**. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN. Disponível em <<http://www2.iphan.gov.br/ans/inicial.htm>>. Acesso em 18 de março de 2007.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE MINAS GERAIS - FIEMG. **Perfil do potencial turístico da área de influencia da Estrada Real**. Belo Horizonte: FIEMG, 2003.

FERROVIA Centro-Atlântica. **A empresa**. Disponível em <http://www.fcasa.com.br/fca_01.htm>. Acesso em 30 de março de 2007.

FUNDAÇÃO ALEXANDER BRANDT. **Zoneamento Ecológico-econômico da Área de Proteção Ambiental (APA) São José, MG**. Convênio FNMA / FABRANDT 008/98. Belo Horizonte: [s.n.], 2000.

GAIO SOBRINHO, Antônio. **História da Educação em São João del-Rei**. São João del Rei: [s.n.], 2000.

GAIO SOBRINHO, Antônio. **História do comércio em São João del Rei**. São João del Rei: Sindicato do Comércio Varejista de São João del Rei, 1997.

GAIO SOBRINHO, Antônio. **Visita à colonial cidade de São João del Rei**. São João del Rei: [s.n.], 2001.

GÂNDARA, José Manoel Gonçalves. Ações comunicativas do destino turístico Curitiba. In: REJOWSKI, Mirian. COSTA, Benny Kramer (org.). **Turismo contemporâneo. Desenvolvimento, estratégia e gestão**. São Paulo: Atlas, 2003. P. 161-170.

GAZETA DE SÃO JOÃO DEL REI. **Aeroporto regional já é realidade na cidade.** São João del Rei, 20 de maio de 2006. Edição 403. Caderno Cidade, p. 3.

GAZETA DE SÃO JOÃO DEL REI. **Governador inaugura aeroporto de São João.** São João del Rei, 27 de maio de 2007. Edição 404, Caderno Cidade, p. 2.

GAZETA MERCANTIL. **As riquezas da Estrada Real.** Disponível em <http://www.ivt-rj.net/clipping/clipping03.cfm?clip_id=2069>. Acesso em 23 de maio de 2006.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 5 ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GOELDNER, Charles R.; RITCHIE, J. R. Brent; McINTOSH, Robert W. **Turismo. Princípios, Práticas e Filosofias.** Trad. Roberto Cataldo Costa. 8 ed. – Porto Alegre: Bookman, 2002.

GOMES, Bruno Martins Augusto; SANTOS, Antônio Carlos. Regionalização do Turismo e Relações entre seus Agentes. **Valor Econômico**, São Paulo, p. A10 - A10, 21 maio 2007.

GOODEY, Bryan. Turismo cultural: novos viajantes, novas descobertas. In: MURTA, Stela Maris. ALBANO, Celina. **Interpretação do patrimônio. Um exercício do olhar.** Belo Horizonte: UFMG, Território Brasília, 2002. P. 134 - 135.

GOOGLE Earth. Software Versão Beta 4.0.13. Junho de 2006.

GUERRA, Adriano; OLIVEIRA, Eduardo Henrique; SANTOS, Marcelo. **Estrada Real – análise crítica das políticas de exploração turística da Estrada Real adotadas pelo Governo do Estado de Minas Gerais no período de 1999 a 2003.** 2003. 32 f. Monografia (Especialização em Turismo e Desenvolvimento Sustentável). Instituto de Geociências – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2003.

GUIA Quatro Rodas Brasil. **São João del Rei.** São Paulo: Editora Abril, 2005. Edição de Aniversário.

HALL, Michael. **Planejamento turístico: políticas, processos e relacionamentos.** São Paulo: Contexto, 2001.

IMPrensa OFICIAL DE MINAS GERAIS. **Celular 100%.** Disponível em <<http://www.iof.mg.gov.br/porta1/src/aberto/noticia/?not=5634>>. Acesso em 28 de março de 2007.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo Demográfico.** Disponível em <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em 21 de setembro de 2006.

INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DE MINAS GERAIS - INDI. Disponível em <<http://www.indi.mg.gov.br/>>. Acesso em 28 de junho de 2006.

INSTITUTO DE ENSINO SUPERIOR PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES – IPTAN. **Levantamento da Oferta e da Demanda Turística**. São João Del Rei: Iptan, 2002. CD-ROM. Windows 95/98.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. **Patrimônio Cultural**. Disponível em <<http://www.iphan.gov.br>>. Acesso em 29 de março de 2007.

INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE MINAS GERAIS - IEPHA. **Sobre cultura e patrimônio cultural**. Disponível em <<http://www.iepha.mg.gov.br>>. Acesso em 01 de abril de 2007.

INSTITUTO ESTRADA REAL. **Instituto Estrada Real e Governo do Estado investem no desenvolvimento de pólos turísticos**. Disponível em <<http://www.estradareal.org.br>>. Acesso em 28 de junho de 2006.

INSTITUTO ESTRADA REAL. **Mapa**. Disponível em <<http://www.estradareal.org.br>>. Acesso em 28 de março de 2007a.

INSTITUTO ESTRADA REAL. **Onde ir**. Disponível em <<http://www.estradareal.org.br>>. Acesso em 31 de março de 2007b.

LAGE, Beatriz Helena Gelas; MILONE, Paulo Cesar (org.). **Turismo – Teoria e Prática**. São Paulo: Atlas, 2000.

LARAIA, Roque de Barros. **Cultura: um conceito antropológico**. 18ª ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

LA SERRANÍA DE RONDA. **Proyecto Alkántara Havaral - RIF**. Disponível em <<http://www.laserrania.org/havaralrif.htm>>. Acesso em 10 de maio de 2007.

LEFF, Enrique. **Ecologia, Capital e Cultura**. Blumenau: Edifurb, 2000.

MÁLAGA DIPUTACIÓN. **50 participantes em um proyecto europeo realizan prácticas em empresas turísticas**. Disponível em <<http://www.malaga.es>>. Acesso em 08 de maio de 2007.

MAPA político do Brasil. Disponível em <<http://www.guianet.com.br/brasil/mapapolitico.htm>>. Acesso em 22 de março de 2007.

MARESGUIA, Walfrido dos Mares. **Turismo no Brasil: realizações e perspectivas**. Fórum Panrotas – Tendências do Turismo. São Paulo, 21 de março de 2007. Disponível em <http://www.jornalemacao.com.br/Imagens2007/Apresentacao_MinistroWalfrido.pdf>. Acesso em 03 de maio de 2007.

MARIUZZO, Patrícia. **Projeto para transformar a Estrada Real em roteiro turístico**. Ciência e Cultura, Out./Dez. 2006, vol.58, no.4, p.15-17. ISSN 0009-6725.

MARTINS, Gilberto de Andrade. **Estatística Geral e Aplicada**. São Paulo: Atlas, 2001.

MARTINS, Glauciene Silva. **Inovação estratégica do setor turístico em Minas Gerais: o caso Estrada Real**. In: XII SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA. Economia, História, Demografia e Políticas Públicas, 2006, Diamantina/MG. Publicação eletrônica. Disponível em <http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/diamantina_2006_3.php>. Acesso em 14 de maio de 2007.

MASTER Turismo. **Institucional Master Turismo**. Disponível em <<http://www.masterturismo.com.br/institucional>>. Acesso em 02 de abril de 2007.

MATARAZZO, Claudia. **Etiqueta**. Disponível em <<http://www2.uol.com.br/clauidiamatarazzo>>. Acesso em 06 de maio de 2007.

MATTAR, Fauza N. **Pesquisa de Marketing**. Edição Compacta. 3 ed. São Paulo: Atlas, 2001.

MIDDLETON, Vitor T. C.; CLARKE, Jackie. **Marketing de turismo: teoria e prática**. 3ª ed. Trad. Fabíola Vasconcelos. Rio de Janeiro: Elsevier, 2002.

MINISTÉRIO DA CULTURA. Brasil. **São João del Rei é eleita Capital Brasileira da Cultura 2007**. Disponível em <http://www.cultura.gov.br/programas_e_acoes/cultura_viva>. Acesso em 01 de abril de 2007.

MINISTÉRIO DO TURISMO. Brasil. **Plano Nacional de Turismo**. Brasília: Ministério do Turismo, 2003.

MINISTÉRIO DO TURISMO. Brasil. **Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil**. Brasília: Ministério do Turismo, 2004a.

MINISTÉRIO DO TURISMO. Brasil. **Diretrizes Operacionais do Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil**. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Brasília: Ministério do Turismo, 2004b.

MINISTÉRIO DO TURISMO. Brasil. **Turismo no Brasil 2007 / 2010**. Brasília, 2006.

MOLINA, Sérgio. **Turismo: metodologia e planejamento**. Bauru, SP: Edusc, 2005.

MURTA, Stela Maris; ALBANO, Celina (orgs.). **Interpretar o patrimônio: um exercício do olhar**. Belo Horizonte: Ed. UFMG; Território Brasilis, 2002.

MURTA, Stela Maris; GOODEY, Brian. **Interpretação do patrimônio para o turismo sustentado. Um guia**. Belo Horizonte: Sebrae (MG), 1995.

NUNES, Maria Lucia Clementino. **Cozinha mineira: um pouco de sua história**. Disponível em <<http://www.donalucinha.com.br>>. Acesso em 01 de abril de 2007.

OLIVEIRA, Jayse Maria Barros de. **Análise das relações entre turismo o planejamento aeroportuário – estudo de caso do Estado da Bahia.** 2006. 123 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) - Coordenação dos Programas de Pós-graduação de Engenharia – COPPE. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

OLIVEIRA, José Antônio Puppim de. **Desafios do planejamento em políticas públicas: diferentes visões e práticas.** Revista de Administração Pública, Rio de Janeiro, v. 40, n° 2, 2006. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php>. Acesso em 24 de outubro de 2006.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA – UNESCO. **Unesco Brasil – Turismo.** Disponível em <http://www.unesco.org.br/areas/ciencias/areastematicas/turismo/index>. Acesso em 24 de outubro de 2006.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA – UNESCO. **O patrimônio: legado do passado ao futuro.** Disponível em <http://www.unesco.org.br/areas/cultura/areastematicas/patrimoniomundial>. Acesso em 20 de abril de 2007.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. **Guia de Desenvolvimento do Turismo Sustentável.** Trad. Sandra Netz. Porto Alegre: Bookman, 2003.

PELLEGRINI FILHO, Américo. **Ecologia, Cultura e Turismo.** 2ed. Campinas: Papirus, 1997.

PORTADA VIAJES. **Málaga pone en marcha un proyecto para crear rutas turísticas entre la Costa del Sol y la zona norte de Marruecos.** Disponível em <http://www.consumer.es/web/es/viajes/2004/03/04/96638.php>. Acesso em 20 de abril de 2007.

PRIMOTUR Turismo Ecológico. **Nossa empresa.** Disponível em <http://www.primotur.com.br>. Acesso em 02 de abril de 2007.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO - PNUD BRASIL. **Estrada histórica de MG recebe US\$ 3,4 milhões. Percurso do Brasil colonial, que mescla ecoturismo e patrimônio histórico, obtém verba para investir em infra-estrutura turística.** Disponível em <http://www.pnud.org.br/educacao/reportagens>. 17 de abril de 2007.

RESENDE, Ana Paula de. **A organização social dos trabalhadores fabris em São João de Rei: o caso da Companhia Industrial São Joanense.** 2003. 149 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2003.

RUSCHMANN, Doris Van de Meene; WIDMER, Glória Maria. Planejamento turístico. In: ANSARAH, Marília Gomes dos Reis (org.). **Turismo. Como aprender, como ensinar.** 2 ed. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2001.

SAAB, William G. Lopes. **Considerações sobre o desenvolvimento do setor de turismo no Brasil**. BNDES Setorial, Rio de Janeiro, n° 10. Pág. 285-312. Jan1999.

SALVATI, Salvador (org.). **Turismo Responsável. Manual para Políticas Públicas**. Brasília, DF: Wwf-Brasil, 2004.

SANTOS, Glauber Eduardo de Oliveira; FAGLIARI, Gabriela Scuta. **Peregrinação e turismo: as novas rotas “religiosas” do Brasil**. Disponível em <www.cefetsp.br/edu/turismo/professores/glauber/rotasreligiosas.pdf>. Acesso em 10 de maio de 2007.

SANTOS, Márcio. **As estradas reais: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil**. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001.

SÃO JOÃO DEL REI. **Lei Municipal nº. 2.521, de 31 de agosto de 1989**. Dispõe sobre “A divisão territorial, em bairros, da sede do município de São João del Rei”. São João del Rei, MG, 1989.

SEBEN, Roberta. SILVA, Teodomiro Fernandes da. **Rede de cooperação entre pequenas empresas do setor turístico**. Biblioteca *On Line* Sebrae. Disponível em <<http://www.biblioteca.sebrae.com.br>>. Acesso em 16 de maio de 2007.

SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS – SEBRAE. **O Sebrae**. Disponível em <<http://www.sebrae.com.br/br/home/index.asp>>. Acesso em 16 de maio de 2007.

SECRETARIA DE ESTADO DO TURISMO DE MG. **Circuitos turísticos**. Disponível em <http://www.turismo.mg.gov.br/circuitos_turisticos.php>. Acesso em 02 de abril de 2007a.

SECRETARIA DE ESTADO DO TURISMO DE MG. **Governo investe em pólos turísticos da Estrada Real**. Disponível em <<http://www.mg.gov.br/portalmg/do/noticias>>. Acesso em 16 de março de 2007b.

SECRETARIA DE ESTADO DO TURISMO DE MG. **Minas Gerais já é o segundo destino turístico no país**. Disponível em <<https://www.mg.gov.br/portalmg/do/noticias>>. Acesso em 16 de março de 2007c.

SECRETARIA DE ESTADO DO TURISMO DE MG. **Organograma**. Disponível em <http://www.turismo.mg.gov.br/secretaria_organograma.php>. Acesso em 30 de março de 2007d.

SECRETARIA DE ESTADO DO TURISMO DE MG. **Projeto Estruturador Estrada Real. Relatório de Execução 2005**. Belo Horizonte: Setur, 2005.

SECRETARIA DE ESTADO DO TURISMO DE MG. **Resolução nº 007 de 26 de junho de 2003**. Institui o Certificado de Reconhecimento dos Circuitos Turísticos de Minas Gerais. Belo Horizonte: Setur, 2003.

SECRETARIA DE ESTADO DE GOVERNO DE MINAS GERAIS. **Programa Estruturador Estrada Real apresenta resultados**. Disponível em <<http://www.mg.gov.br/portalmg/do/noticias>>. Acesso em 16 de março de 2007.

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA E TURISMO DE SÃO JOÃO DEL REI. **Apresentação**. Disponível em <<http://www.cultura.saojoaodelrei.mg.gov.br/?Pagina=apresentacao>>. Acesso em 20 de março de 2007c.

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA E TURISMO DE SÃO JOÃO DEL REI. **Bens tombados**. Disponível em <http://www.cultura.saojoaodelrei.mg.gov.br/?Pagina=bens_tombados>. Acesso em 20 de março de 2007b.

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA E TURISMO DE SÃO JOÃO DEL REI. **Capital Brasileira da Cultura**. Disponível em <<http://www.capitalbrasileiradacultura.org/cbc>>. Acesso em 29 de março de 2007a.

SOLHA, Karina Toledo. Política de turismo: desenvolvimento e implementação. In: RUSCHMANN, Doris van de Meene; SOLHA, Karina Toledo. **Planejamento turístico**. Barueri, SP: Manole, 2006. P. 89-100.

SOUZA, Wladimir Alves de. **Igreja Matriz de Nossa Senhora do Pilar**. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN. Disponível em Disponível em <<http://www2.iphan.gov.br/ans/inicial.htm>>. Acesso em 18 de março de 2007.

Statistical Package for Social Science – SPSS para Windows. Versão 11.5.1 (2002).

SWARBROOKE, John. **Turismo sustentável: conceitos e impacto ambiental**. Vol 1. Trad. Margarete Dias Pulido. São Paulo: Aleph, 2000.

SWARBROOKE, John; HORNER, Susan. **O comportamento do consumidor no turismo**. Trad. Saulo Krieger. São Paulo: Aleph, 2002.

TONACO, Cláudia. Decola São João Del Rei. **Jornal Pampulha**. Disponível em <<http://www.jornalpampulha.com.br/materia.php?id=357>>. Acesso em 14 de maio de 2007.

TOTAL Linhas Aéreas. **Time table Total em vigor**. Disponível em <<http://www.total.com.br/time-table-total.pdf>>. Acesso em 14 de maio de 2007.

TYLER, Duncan; GUERRIER, Ivonne; ROBERTSON, Martin (org.). **Gestão de turismo municipal. Teoria e prática de planejamento turístico nos centros urbanos**. 2 ed. Trad. Gleice Regina Guerra. São Paulo: Futura, 2001.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO JOÃO DEL REI. **Plano Diretor de Turismo**. Disponível em <<http://www.pdturismo.ufsj.edu.br>>. Acesso em 20 de setembro de 2004.

VALLS, Josep-Francesc. **Gestão integral de destinos turísticos sustentáveis**. Trad. Cristiano Vasques e Liana Wang. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

VILAS BOAS, Sérgio. Turismo sustentável. Os muitos caminhos da Estrada Real. **Revista Host Hospitalidade e Turismo Sustentável**. Disponível em <http://www.revistahost.com.br/publisher/preview.php?edicao=0305&id_mat=163>. Acesso em 17 de abril de 2007.

APÊNDICE A – Questionário utilizado nas entrevistas realizadas junto à comunidade local



Universidade Estadual de Santa Cruz - UESC
Mestrado em Cultura e Turismo



Percepção sobre a Estrada Real em São João del Rei

COMUNIDADE LOCAL / MORADORES

1. Sexo:			
<input type="checkbox"/> Masculino		<input type="checkbox"/> Feminino	
2. Idade:			
<input type="checkbox"/> De 18 a 25 anos	<input type="checkbox"/> De 26 a 35 anos	<input type="checkbox"/> De 36 a 45 anos	<input type="checkbox"/> Acima de 45 anos
3. Nasceu no município? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não. Onde?			
4. Há quantos anos reside no município?			
<input type="checkbox"/> Até 05 anos	<input type="checkbox"/> De 06 a 10 anos	<input type="checkbox"/> De 11 a 15 anos	<input type="checkbox"/> Acima de 15 anos
5. Você já ouviu falar na Estrada Real?			
<input type="checkbox"/> Sim ↓		<input type="checkbox"/> Não (encerrar a entrevista aqui).	
6. O que é a Estrada Real?			
7. A comunidade foi consultada ou informada sobre a Estrada Real em algum momento?			
<input type="checkbox"/> Sim		<input type="checkbox"/> Não	<input type="checkbox"/> Não sabe / NR
8. Você considera que o movimento de turistas no município após a Estrada Real...			
<input type="checkbox"/> Não alterou	<input type="checkbox"/> Aumentou	<input type="checkbox"/> Reduziu	<input type="checkbox"/> Não sabe / NR
9. Você percebe melhorias na cidade em função da Estrada Real?			
<input type="checkbox"/> Sim. Quais?		<input type="checkbox"/> Não	<input type="checkbox"/> Não sabe / NR
10. Gostaria de fazer alguma observação em relação à Estrada Real?			

Data: ___ / ___ /2006. Local: _____ Entrevistador: _____

APÊNDICE B – Questionário utilizado nas entrevistas realizadas junto aos visitantes



Universidade Estadual de Santa Cruz - UESC
Mestrado em Cultura e Turismo



Percepção sobre a Estrada Real em São João del Rei

TURISTAS / VISITANTES

1. Estado de origem:					
<input type="checkbox"/> MG	<input type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> SP	<input type="checkbox"/> ES	<input type="checkbox"/> Outro:	
2. Sexo:					
<input type="checkbox"/> Masculino			<input type="checkbox"/> Feminino		
3. Idade:					
<input type="checkbox"/> De 18 a 25 anos	<input type="checkbox"/> De 26 a 35 anos	<input type="checkbox"/> De 36 a 45 anos	<input type="checkbox"/> Acima de 45 anos		
4. Estado civil:					
<input type="checkbox"/> Solteiro	<input type="checkbox"/> Casado	<input type="checkbox"/> Viúvo	<input type="checkbox"/> Outro:		
5. Profissão:					
6. Qual a sua renda familiar?					
<input type="checkbox"/> Até R\$ 600,00	<input type="checkbox"/> De R\$ 601,00 a R\$ 1200,00	<input type="checkbox"/> De R\$ 1201,00 a R\$ 1800,00	<input type="checkbox"/> De R\$ 1801,00 a R\$ 2400,00	<input type="checkbox"/> Acima de R\$ 2400,00	<input type="checkbox"/> Não sabe / NR
7. Qual o seu gasto médio / diário nesta cidade? (incluindo hospedagem, alimentação e passeios)					
<input type="checkbox"/> Até R\$ 100,00	<input type="checkbox"/> De R\$ 101,00 a R\$ 200,00	<input type="checkbox"/> De R\$ 201,00 a R\$ 300,00	<input type="checkbox"/> De R\$ 301,00 a R\$ 400,00	<input type="checkbox"/> Acima de R\$ 400,00	
8. Qual o tipo de hospedagem utilizado na cidade?					
<input type="checkbox"/> Hotel / pousada	<input type="checkbox"/> Camping	<input type="checkbox"/> Casa alugada	<input type="checkbox"/> Casa de amigos / parente	<input type="checkbox"/> Outro:	
9. Você já ouviu falar na Estrada Real?					
<input type="checkbox"/> Sim			<input type="checkbox"/> Não (pular para pergunta 11)		
10. O que é a Estrada Real?					
11. O que te atraiu para visitar a cidade?					
<input type="checkbox"/> História e cultura	<input type="checkbox"/> Natureza	<input type="checkbox"/> Gastronomia	<input type="checkbox"/> Outro:		
12. Como você se sente em relação à expectativa de sua visita a esta cidade?					
<input type="checkbox"/> Muito Satisfeito		<input type="checkbox"/> Satisfeito	<input type="checkbox"/> Decepcionado	<input type="checkbox"/> Não sabe / NR	
13. Gostaria de fazer alguma observação em relação ao turismo nesta cidade?					

Data: ___/___/2006. Local: _____ Entrevistador: _____

APÊNDICE C - Questionário utilizado nas entrevistas realizadas junto aos proprietários ou gerentes de meios de hospedagem



Universidade Estadual de Santa Cruz - UESC
Mestrado em Cultura e Turismo



**Percepção sobre a
Estrada Real em São João del Rei**

MEIOS DE HOSPEDAGEM

Empresa:	Ano de fundação:				
Responsável pelas respostas:					
Cargo / Função:					
1. N° funcionários:					
<input type="checkbox"/> Até 10	<input type="checkbox"/> De 11 a 20	<input type="checkbox"/> De 21 a 30	<input type="checkbox"/> De 31 a 40	<input type="checkbox"/> Acima de 40	
2. N° Unidades Habitacionais - U.H's:					
<input type="checkbox"/> Até 10	<input type="checkbox"/> De 11 a 20	<input type="checkbox"/> De 21 a 30	<input type="checkbox"/> De 31 a 40	<input type="checkbox"/> Acima de 40	
3. Tipo de estabelecimento:					
<input type="checkbox"/> Hotel	<input type="checkbox"/> Pousada	<input type="checkbox"/> Área de camping	<input type="checkbox"/> Outro:		
4. Como era sua taxa de ocupação média mensal antes da Estrada Real?					
<input type="checkbox"/> Menor que a atual	<input type="checkbox"/> A mesma que a atual	<input type="checkbox"/> Maior que a atual	<input type="checkbox"/> Não sabe / NR		
5. Qual Estado de origem de seus principais clientes (marque até três opções, indicando por números – 1, 2, 3 – a ordem de importância em seu negócio):					
<input type="checkbox"/> MG	<input type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> SP	<input type="checkbox"/> ES	<input type="checkbox"/> Outro:	<input type="checkbox"/> Não sabe / NR
6. De maneira geral, quem são seus principais clientes?					
<input type="checkbox"/> Jovens solteiros	<input type="checkbox"/> Família	<input type="checkbox"/> Casais sem filhos	<input type="checkbox"/> Outro:		
7. Qual o tempo médio de permanência destes clientes nos destinos?					
<input type="checkbox"/> Menos de 03 dias	<input type="checkbox"/> De 03 a 05 dias	<input type="checkbox"/> De 06 a 10 dias	<input type="checkbox"/> Acima de 10 dias		
8. Tem alguma observação a fazer em relação à Estrada Real?					

Data: ___/___/2006 Entrevistador: _____

APÊNDICE D - Questionário utilizado nas entrevistas realizadas junto aos proprietários ou gerentes de estabelecimentos de alimentos e bebidas



Universidade Estadual de Santa Cruz - UESC
Mestrado em Cultura e Turismo



Percepção sobre a Estrada Real em São João del Rei

ALIMENTOS & BEBIDAS

Empresa:	Ano de fundação:			
Responsável pelas respostas:				
Cargo / Função:				
1. N° funcionários:				
<input type="checkbox"/> Até 10	<input type="checkbox"/> De 11 a 20	<input type="checkbox"/> De 21 a 30	<input type="checkbox"/> De 31 a 40	<input type="checkbox"/> Acima de 40
2. N° Mesas:				
<input type="checkbox"/> Até 10	<input type="checkbox"/> De 11 a 20	<input type="checkbox"/> De 21 a 30	<input type="checkbox"/> De 31 a 40	<input type="checkbox"/> Acima de 40
3. Tipo de estabelecimento:				
<input type="checkbox"/> Restaurante	<input type="checkbox"/> Bar	<input type="checkbox"/> Lanchonete	<input type="checkbox"/> Outro:	
4. Houve alteração no movimento de sua empresa após a Estrada Real?				
<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não	<input type="checkbox"/> Não sabe / NR		
5. De maneira geral, quem são seus principais clientes (marque apenas uma opção)?				
<input type="checkbox"/> Jovens solteiros	<input type="checkbox"/> Família	<input type="checkbox"/> Casais sem filhos	<input type="checkbox"/> Outro:	
6. Qual Estado de origem de seus principais clientes (marque até 03 opções, indicando por números – 1, 2, 3 – a ordem de importância em seu negócio):				
<input type="checkbox"/> MG	<input type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> SP	<input type="checkbox"/> ES	<input type="checkbox"/> Outro: <input type="checkbox"/> Não sabe / NR
7. Tem alguma observação a fazer em relação à Estrada Real?				

Data: ___/___/2006 Entrevistador: _____

APÊNDICE E - Questionário utilizado nas entrevistas realizadas junto aos proprietários ou gerentes de agências de viagem



Universidade Estadual de Santa Cruz - UESC
Mestrado em Cultura e Turismo



Percepção sobre a Estrada Real em São João del Rei

OPERADORAS E AGENCIAS DE VIAGENS

Empresa:	Ano de fundação:			
Responsável pelas respostas:				
Cargo / Função:				
1. Nº funcionários:				
<input type="checkbox"/> Até 10	<input type="checkbox"/> De 11 a 20	<input type="checkbox"/> De 21 a 30	<input type="checkbox"/> De 31 a 40	<input type="checkbox"/> Acima de 40
2. Nº de roteiros que incluem a Estrada Real:				
<input type="checkbox"/> 01	<input type="checkbox"/> 02	<input type="checkbox"/> 03	<input type="checkbox"/> 04	<input type="checkbox"/> 05 ou mais
3. Nº de roteiros que incluem São João del Rei:				
<input type="checkbox"/> 01	<input type="checkbox"/> 02	<input type="checkbox"/> 03	<input type="checkbox"/> 04	<input type="checkbox"/> 05 ou mais
4. Duração média dos roteiros (em dias):				
<input type="checkbox"/> Menos de 01 dia	<input type="checkbox"/> 01 dia	<input type="checkbox"/> 02 dias	<input type="checkbox"/> 03 dias	<input type="checkbox"/> 04 dias ou mais
5. Preço médio dos roteiros (em Reais):				
<input type="checkbox"/> Até 50,00	<input type="checkbox"/> De 51,00 a 100,00	<input type="checkbox"/> De 101,00 a 150,00	<input type="checkbox"/> Acima de 150,00	
6. Qual Estado de origem de seus principais clientes (marque até 03 opções, indicando por números – 1, 2, 3 – a ordem de importância em seu negócio):				
<input type="checkbox"/> MG	<input type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> SP	<input type="checkbox"/> ES	<input type="checkbox"/> Outro: _____
<input type="checkbox"/> Não sabe / NR				
7. De maneira geral, quem são seus principais clientes?				
<input type="checkbox"/> Jovens solteiros	<input type="checkbox"/> Família	<input type="checkbox"/> Casais sem filhos	<input type="checkbox"/> Outro: _____	
8. Quais os roteiros / cidades mais procurados na Estrada Real?				
<input type="checkbox"/> Ouro Preto	<input type="checkbox"/> São João del Rei	<input type="checkbox"/> Tiradentes	<input type="checkbox"/> Outro: _____	
9. Existe algum tipo de apoio ou incentivo (Governo, Instituto Estrada Real ou outro) para o desenvolvimento desses roteiros?				
<input type="checkbox"/> Sim. Que tipo?		<input type="checkbox"/> Não	<input type="checkbox"/> Não sabe / NR	
10. Tem alguma observação a fazer em relação à Estrada Real?				

Data: ___/___/2006 Entrevistador: _____

APÊNDICE F - Questionário utilizado na entrevista realizada junto ao representante da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo



Universidade Estadual de Santa Cruz - UESC
Mestrado em Cultura e Turismo



**Percepção sobre a
Estrada Real em São João del Rei**

PODER PÚBLICO – MUNICIPAL

Secretário Municipal de Turismo:			
Responsável pelas respostas:			
Cargo / Função:			
1. Existe no município legislação específica para o turismo?			
<input type="checkbox"/> Sim. Relacionar:	<input type="checkbox"/> Não	<input type="checkbox"/> Não sabe / NR	
2. Existe um planejamento para o turismo no município?			
<input type="checkbox"/> Sim.	<input type="checkbox"/> Não	<input type="checkbox"/> Não sabe / NR	
3. Existem profissionais formados em Turismo na Secretaria de Turismo?			
<input type="checkbox"/> Sim. Quantos?	<input type="checkbox"/> Não	<input type="checkbox"/> Não sabe / NR	
4. Você considera que movimento de turistas na cidade após a Estrada Real...			
<input type="checkbox"/> Reduziu	<input type="checkbox"/> Não alterou	<input type="checkbox"/> Aumentou	<input type="checkbox"/> Não sabe / NR
5. Existem incentivos governamentais para a Estrada Real no município?			
<input type="checkbox"/> Sim. Quais?	<input type="checkbox"/> Não	<input type="checkbox"/> Não sabe / NR	
6. Gostaria de fazer alguma observação em relação à Estrada Real?			

Data: ___ / ___ /2006 Entrevistador: _____

APÊNDICE G - Questionário utilizado na entrevista realizada junto ao representante da Secretaria de Estado do Turismo de Minas Gerais



Universidade Estadual de Santa Cruz - UESC
Mestrado em Cultura e Turismo



**Percepção sobre a
Estrada Real em São João del Rei**

PODER PÚBLICO – ESTADUAL

Secretário de Estado do Turismo:			
Responsável pelas respostas:			
Cargo / Função:			
1. Existe no Estado de Minas Gerais, legislação específica para o turismo?			
<input type="checkbox"/> Sim. Relacionar:	<input type="checkbox"/> Não	<input type="checkbox"/> Não sabe / NR	
2. Existe um planejamento para o turismo no Estado?			
<input type="checkbox"/> Sim. Relacionar:	<input type="checkbox"/> Não	<input type="checkbox"/> Não sabe / NR	
3. Existem profissionais formados em Turismo na Secretaria de Turismo?			
<input type="checkbox"/> Sim. Quantos?	<input type="checkbox"/> Não	<input type="checkbox"/> Não sabe / NR	
4. Você considera que movimento de turistas no Estado após a Estrada Real...			
<input type="checkbox"/> Reduziu	<input type="checkbox"/> Não alterou	<input type="checkbox"/> Aumentou	<input type="checkbox"/> Não sabe / NR
5. Existem incentivos governamentais para a Estrada Real no Estado?			
<input type="checkbox"/> Sim. Quais?	<input type="checkbox"/> Não	<input type="checkbox"/> Não sabe / NR	
6. Gostaria de fazer alguma observação em relação à Estrada Real?			

Data: ___ / ___ /2006 Entrevistador: _____

APÊNDICE H - Questionário utilizado nas entrevistas realizadas junto aos com
representantes de outras instituições



Universidade Estadual de Santa Cruz - UESC
Mestrado em Cultura e Turismo



**Percepção sobre a
Estrada Real em São João del Rei**

OUTRAS INSTITUIÇÕES

Razão Social:	Ano de fundação:
Responsável pelas respostas:	
Cargo / Função:	
Tipo de Atividade relacionada ao Turismo:	
1. N° funcionários / associados: <input type="checkbox"/> Até 10 <input type="checkbox"/> De 11 a 20 <input type="checkbox"/> De 21 a 30 <input type="checkbox"/> De 31 a 40 <input type="checkbox"/> Acima de 40	
2. Na sua percepção, como era o fluxo de turistas na região antes da Estrada Real? <input type="checkbox"/> Menor que o atual <input type="checkbox"/> O mesmo que o atual <input type="checkbox"/> Maior que o atual <input type="checkbox"/> Não sabe / NR	
3. E após a Estrada Real? <input type="checkbox"/> Não alterou <input type="checkbox"/> Aumentou <input type="checkbox"/> Reduziu <input type="checkbox"/> Não sabe / NR	
4. Houve alteração no movimento de sua empresa / associação após a Estrada Real? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> Não sabe / NR	
5. Tem alguma observação a fazer em relação à Estrada Real?	

Data: ___/___/2006 Entrevistador: _____

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)