

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE MINAS GERAIS
Programa de Pós-Graduação em Geografia – Tratamento da Informação
Espacial

DIAGNÓSTICO DE VIABILIDADE E
SUSTENTABILIDADE TURÍSTICA DO CAMINHO
DOS DIAMANTES – PROJETO ESTRADA REAL /
MG: os mapas mentais

Letícia Carolina Teixeira Pádua

Belo Horizonte

2007

Livros Grátis

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

Milhares de livros grátis para download.

Léticia Carolina Teixeira Pádua

**DIAGNÓSTICO DE VIABILIDADE E SUSTENTABILIDADE TURÍSTICA
DO CAMINHO DOS DIAMANTES – PROJETO ESTRADA REAL / MG: os
mapas mentais**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia – Tratamento da Informação Espacial da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, como requisito para obtenção de título de Mestre em Geografia.

Orientador: Dr. José Flávio Morais Castro

Belo Horizonte

2007

FICHA CATALOGRÁFICA

Elaborada pela Biblioteca da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais

P125d

Pádua, Letícia Carolina Teixeira

Diagnóstico de viabilidade e sustentabilidade turística do Caminho dos Diamantes: Projeto Estrada Real / MG: os mapas mentais / Letícia Carolina Teixeira Pádua. Belo Horizonte, 2007.

126f. : Il.

Orientador: José Flávio Morais Castro

Dissertação (Mestrado) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Programa de Pós-Graduação em Tratamento da Informação Espacial.

1. Percepção geográfica. 2. Fenomenologia. 3. Turismo. 4. Mapas cognitivos (Psicologia). I. Castro, José Flávio Morais. II. Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Programa de Pós-Graduação em Tratamento da Informação Espacial. III. Título.

CDU: 380.8:911.3

Letícia Carolina Teixeira Pádua

**Diagnóstico de viabilidade e sustentabilidade turística do Caminho dos Diamantes –
Projeto Estrada Real/MG: os mapas mentais**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia – Tratamento da
Informação Espacial da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais.

Belo Horizonte, 2007

Prof. Dr. José Flávio Morais Castro (Orientador) – PUC Minas

Prof. Dr. Oswaldo Bueno Amorim Filho (Co-Orientador) – PUC Minas

Prof. Dr. Altino Barbosa Caldeira – PUC Minas

Prof. Dr. Wolney Lobato – PUC Minas

Aos Professores Humberto Catuzzo (paixão eterna),
Clarindo Isaías Pereira da Silva e Pádua (papai) e João
Alberto Pratini de Moraes: vocês são a minha inspiração,
motivação, a minha confiança em mim mesma e,
principalmente exemplo do que é ser Humano

AGRADECIMENTOS

Algumas pessoas adquirem para nós um significado que elas mesmas não percebem: nos inspiram confiança, respeito, credibilidade, carinho, enfim, são exemplos de vida e de profissão. Pessoas que são nossos verdadeiros “heróis” – não no sentido da perfeição que as crianças esperam de seus heróis – que, a nossos olhos, incitam a melhorar a nós mesmos a crescer, iluminam nossas vidas! Sem estas pessoas, esta pesquisa não ocorreria e, provavelmente, nem esta professora e pesquisadora existiria como tal. Portanto, mesmo que não entendem exatamente o porquê e que só faça sentido no meu coração, agradeço aos colegas e amigos Prof. Danny Zahreddine, Prof. Alecir Antônio Maciel Moreira, Prof. André Velloso Batista Ferreira, Prof. Rodrigo Corrêa Teixeira, Prof^a. Tânia Maria de Araújo Ferreira, Prof^a. Márcia Rodrigues Marques, Prof. Alisson Duarte Diniz, pelo exemplo (me inspiro com e em vocês) e aos Prof^a. Marília Faria Cardoso Sampaio (agradeço o apoio e preocupação), Prof^a. Jony Rodarte Gontijo, Prof^a. Luzia Werneck, Prof. João Alberto Pratini de Moraes, Prof. Wolney Lobato (caro orientador de monografia de graduação, que me apresentou à Percepção), Prof. Fernando Luiz Camargos Lara, Prof. Altino Barbosa Caldeira e Prof. Oswaldo Bueno Amorim Filho por serem alvo da minha mais profunda admiração e diretamente influenciadores do amor e dedicação ao que hoje compreendo como Geografia e ao ensino acadêmico.

Aos meus queridos alunos passados, presentes e futuros: vocês são minha motivação. Ao UNI-BH, especialmente na figura de seus gestores e dos professores do Curso de Geografia e Análise Ambiental, pelo incentivo sempre positivo.

Ao meu marido/revisor/entrevistador, pelo apoio incondicional, por fazer parecer óbvio que eu conseguiria e pelo interesse no trabalho – não inventaram palavras capazes de expressar minha gratidão e minha admiração por você.

A minha família pelo apoio de todos os momentos formação desta pessoa (mãe, pai, vovó). À Selma, por ter sido a primeira ouvinte interessada da defesa de um trabalho ainda incompleto. Aos amigos e colegas, em especial Kércia, Léo, Claudinha, e os “Black Dogs” que me acompanharam no processo de entrega à Geografia.

À CAPES cujo fomento possibilitou a confecção desta pesquisa. À Secretaria da Cultura de Diamantina, pelos dados e informações. À Diamantina por ser o que é!

Ao meu orientador, Prof. Dr. José Flávio Morais Castro, reservo o agradecimento mais especial, pela mais profunda paciência e zelo com a pesquisa, pelo respeito como pessoa e pelas incontáveis dores de cabeça que provoqueei!

“O lugar é a segurança e o espaço é a liberdade: estamos ligados ao primeiro e desejamos o outro”

Yi-Fu Tuan, original de 1977

RESUMO

Este trabalho inspirou-se na curiosidade acadêmica sobre os efeitos que o Projeto Estrada Real produziu nos seus envolvidos: moradores das cidades do percurso e turistas ou visitantes. O objetivo é, portanto, compreender, através da Geografia da Percepção, que tipo de imagem/efeito este roteiro turístico produziu nas pessoas e, principalmente, se esta imagem condiz com os objetivos do Projeto. O turismo é atualmente, uma atividade polêmica e relativamente pouco estudada no que se refere às suas repercussões na vida das pessoas. Se bem planejado e executado, pode trazer benefícios, mas em outras situações, pode gerar exclusão social e até “xenofobia”. Por esta razão, discutiu-se também o próprio turismo inserido na noção do conceito de sustentabilidade. Os mapas mentais, metodologia criada, originalmente por Peter Gould e Rodney White, em 1974, nortearam o caminho desta pesquisa, embora tal método tenha sido adaptado às condicionantes e particularidades locais.

Optou-se por realizar a pesquisa de campo no Caminho dos Diamantes, porque este percurso contém o maior número de cidades que não tinham o turismo como atividade geradora de renda, tendo apenas duas cidades tombadas – Diamantina e Serro – e alguns bens tombados individualmente, como algumas igrejas em Itabira, Santa Bárbara, Barão de Cocais e Conceição do Mato Dentro. Foram realizadas entrevistas com moradores e turistas em todas as sedes dos municípios perpassados por este caminho e, foi possível perceber que, nas cidades que já tinham a atividade turística em funcionamento, o Projeto Estrada Real trouxe, tanto na visão dos moradores quanto dos turistas, um incremento no fluxo e nos serviços prestados. Entretanto, nos municípios sem esta tradição – aquele que, em tese, deveriam receber o maior incentivo – a maior parte das pessoas sequer é capaz de conceituar o que é Estrada Real. Há ainda um profundo problema estrutural, de falta ou ausência de serviços turístico elementares como pousadas e restaurantes, e infra-estrutura, como boas estradas e sinalização. Sendo assim, o projeto pode ser extremamente interessante e gerar desenvolvimento social local no futuro, mas o viés e a forma de trabalho terá que ser revista se o objetivo for de que todo o percurso seja beneficiado, já que, ao que parece, atualmente existem pontos, cidades turísticas, mas não um percurso turístico.

Palavras-chave: Geografia da Percepção, Fenomenologia, Turismo, Mapas Mentais

ABSTRACT

This work was inspired in the academical curiosity about the effects produced by the Estrada Real Project in the people involved: inhabitants of the cities of the circuit and tourists or visitors. The goal is, therefore, understand, through Perception Geography, which kind of image this touristic itinerary produced in people and, mainly, if this image is consistent with the goals of the Project. Tourism is, nowadays, a polemic activity and relatively miss studied about its repercussions in people's life. If well planned and executed, it can bring benefits, but in other ways, can generate social exclusion and even xenophobia. For this reason we discussed tourism itself and the notion of the concept of sustainability. The mental maps, methodology created, originally by Peter Gould and Rodney White, in 1974, guided this survey, although this method has been adapted to the local conditions and particularities.

We choose to make de field study in the Caminho dos Diamantes, because this path contains the most number of cities that does not had the tourism as an economical activity, having only two preserved cities – Diamantina and Serro - and a few individual heritages, such as some churches in Itabira, Santa Bárbara, Barão de Cocais and Conceição do Mato Dentro. Interviews were made with residents and tourists in all cites crossed by this route, and it was possible to realize that, in the cities which already has tourist activity working, the Estrada Real Project brought, in the perception of inhabitants and tourists, an enhancement in the flow and services. However, in the cities without this traditions – that ones that needed most incentive – most people can not even describe what Estrada Real is. There is also a deep structural problem, of lack of fundamental touristic services, such as inns and restaurants. The Estrada Real Project may be interesting and generate local development in the future, but the way it works will have to be reviewed if the goal is to develop the circuit, because it seems that, nowadays, there are points, touristic cities, but not a circuit.

Key-words: Perception Geography, Phenomenology, Tourism, Mental Maps

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01	Mapa da Estrada Real	14
FIGURA 02	Mapa do Caminho dos Diamantes na Estrada Real	16
FIGURA 03	Mapa dos Registros, Guardas e patrulhas de soldados na Capitania de MG ..	23
FIGURA 04	Capitania de Minas Gerais – no detalhe: Estrada Real	24
FIGURA 05	Mapa das Comarcas da Capitania de Minas Gerais	26
FIGURA 06	Mapa das cidades tombadas pelo IPHAN em Minas Gerais	28
FIGURA 07	Percepção dos Esquimós da ilha de Southampton	36
FIGURA 08	Temas no debate do turismo sustentável	52
FIGURA 09	Mapa dos Caminhos – Estrada Real	59
FIGURA 10	Imagens mentais de Boston	64
FIGURA 11	Processo de construção de um mapa mental	66
FIGURA 12	Mapas mentais da Britânia a partir dos entrevistados de Redcar e Inverness	68
FIGURA 13	Mapa das Cidades pesquisadas em campo	72
FIGURA 14	Mapa das cidades que compõe a Estrada Real	74
FIGURA 15	Mapa do Número de questionários aplicados aos moradores	77
FIGURA 16	Mapa do Número de questionários aplicados aos turistas	80
FIGURA 17	Mapa do número de bens tombados pelo IPHAN nas cidades pesquisadas ...	82
FIGURA 18	Igreja e Casario Decadente	83
FIGURA 19	Itabira e Barão de Cocais	83
FIGURA 20	Casario conservado	84
FIGURA 21	Exemplos de hospedagem	85
FIGURA 22	Cidades sem infra-estrutura turística	86
FIGURA 23	Atrativos em distritos	87
FIGURA 24	Cartaz e Marco da Estrada Real	87
FIGURA 25	Gráfico do questionário. Pergunta 1/Moradores	89

FIGURA 26	Gráfico do questionário. Pergunta 2/Moradores	90
FIGURA 27	Gráfico do questionário. Pergunta 3/Moradores	91
FIGURA 28	Gráfico do questionário. Pergunta 4/Moradores	92
FIGURA 29	Gráfico do questionário. Pergunta 5/Moradores	93
FIGURA 30	Gráfico do questionário. Pergunta 1/Turistas	94
FIGURA 31	Paisagens históricas	96
FIGURA 32	Serra do Cipó e Cachoeira da Sentinela em Diamantina	96
FIGURA 33	Gráfico do questionário. Pergunta 2/ Turistas	97
FIGURA 34	Gráfico do questionário. Pergunta 3/ Turistas	98
FIGURA 35	Gráfico do questionário. Pergunta 4/ Turistas	99
FIGURA 36	Gráfico do questionário. Pergunta 5/ Turistas	100
FIGURA 37	Mapa Mental dos turistas	101

Lista de Tabelas

TABELA 01	Cidades tombadas/conjuntos urbanos em Minas Gerais	29
TABELA 02	Número de moradores entrevistados por cidade	76
TABELA 03	Número de turistas entrevistados por cidade	79

ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO	
1.1	Apresentação	13
1.2	Objetivos	17
1.3	Justificativa/ relevância da pesquisa	18
1.4	Caracterização histórica da área de estudo	21
2	CONCEPÇÕES E ORIENTAÇÕES EPISTEMOLÓGICAS	
2.1	Humanismo e a Geografia da Percepção	30
2.2	Fenomenologia e Geografia da Percepção	38
2.3	Percepção e Turismo	41
2.4	Turismo: Motivações e Repercussões	46
3	REFERENCIAIS METODOLÓGICOS	60
3.1	Abordagem Metodológica	65
3.2	Metodologia – Estudo do Caminho dos Diamantes	68
3.3	Questionários	75
4	ENTREVISTAS E RESULTADOS	
4.1	Caracterização das cidades pesquisadas: foco no turismo	81
4.2	Resultados: percepção dos entrevistados	88
4.2.1	Percepção dos Moradores	88
4.2.2	Percepção dos turistas e visitantes	94
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	103
6	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	105
7	APÊNDICES	109
	Modelo Questionário do Morador	110
	Modelo Questionário do Turista	111
	Questionário do Turista II: Tabela classificação das cidades	112
8	ANEXOS	114
	Relação de Bens Tombados pelo IPHAN em Minas Gerais	115
	Cartilha “Arrume a casa que vem visita”	125

1.INTRODUÇÃO

1.1. Apresentação

Foi criado em 2003, por meio de uma parceria entre o Governo do Estado de Minas Gerais e a FIEMG (Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais), o Instituto Estrada Real, que tem por missão:

Liderar o processo de desenvolvimento estratégico sustentado para a área de influência da Estrada Real, atraindo o turista, sendo o referencial de conhecimento, divulgação e provedor de informações, contribuindo para a melhoria constante das condições socioeconômicas das regiões (INSTITUTO ESTRADA REAL, 2005).

Após a criação do Instituto e do projeto turístico, foram selecionados 179 municípios que são perpassados por três caminhos que compunham estradas reais (Fig. 1), sendo destes, 160 em Minas Gerais, 8 no Rio de Janeiro e 11 em São Paulo, e dividem-se em três “caminhos” (Fig. 1): o Caminho Velho, que liga Parati (RJ) a Ouro Preto(MG); o Caminho Novo, que liga Rio de Janeiro (RJ) a Ouro Preto (MG); e o Caminho dos Diamantes, que liga Ouro Preto (MG) a Diamantina (MG) - (INSTITUTO ESTRADA REAL, 2005).

No Brasil Colonial existiram várias Estradas Reais que, de modo geral, podem ser definidas como vias de acesso às regiões mineradoras, autorizadas pela coroa, para circulação de pessoas e mercadorias. O objetivo da autorização destas vias era de manter o controle fiscal do fluxo de minerais preciosos (INSTITUTO ESTRADA REAL, 2005).

Neste trabalho, se considera Estrada Real o projeto do Governo do Estado de Minas Gerais, criado pela Lei 13173, de 20/01/1999, regulamentada pelo Decreto nº 41205, de 08 de Agosto de 2000, e que tem por objetivos:

- I- possibilitar o incremento da arrecadação do Estado e dos municípios mineiros;
- II - incentivar o investimento privado no território do Estado;
- III - promover a alteração do perfil de distribuição de renda e elevar o nível de emprego da população do interior do Estado;
- IV - promover e divulgar a atividade turística interna e de lazer no Estado;
- V - resgatar, preservar e revitalizar os pontos de atração turística e de lazer já existentes, bem como os sítios arqueológicos, espeleológicos e paleontológicos e as

paisagens naturais não exploradas, interligados pela Estrada Real (MINAS GERAIS, 2006).



Figura 1: Mapa da Estrada Real e os Caminhos

A expectativa do Instituto Estrada Real é de receber cerca de 2,5 milhões de turistas ao ano. Um projeto que abrange tais dimensões espaciais e com este volume esperado de turistas acarretará em impactos, por exemplo, de trocas de informações, intercâmbio cultural e econômico. Entretanto, antes mesmo de se pensar nos tipos de impactos (positivos ou negativos) que podem ocorrer nas cidades que integram a Estrada Real, cabe analisar como os turistas percebem estas cidades, se há curiosidade e/ou vontade de conhecer e visitar os destinos propostos, e mesmo se há informações e qualidade de infra-estrutura suficientes sobre e no percurso, ou seja, até que ponto o turista conhece os municípios integrantes em seu conjunto, para que possa desejar visitá-los, se tornando efetivamente viável e economicamente sustentável.

Do mesmo modo, para que o turismo se torne atividade geradora de desenvolvimento local/regional e para que o turista seja “bem recebido”, a percepção dos moradores também deve ser considerada, já que o envolvimento e a compreensão – ou não – destas pessoas na atividade, pode limitar ou até mesmo, impossibilitar o desenrolar da atividade turística. Além disso, cabe ressaltar que estes seriam os beneficiados do desenvolvimento pretendido.

Optou-se pelo estudo de caso do “Caminho dos Diamantes” (Fig. 2.). Esta escolha se deu em função deste Caminho conter o menor número de cidades consideradas históricas¹ pelo IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Este menor número de cidades tombadas significa, a princípio, uma menor visibilidade, ou seja, nem sempre aquelas cidades, agora incluídas no Projeto foram objeto de atração turística.

¹Os bens tombados pelo IPHAN são inscritos em um ou mais dos seguintes livros:

I. Livro de Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico;

II. Livro de Tombo Histórico;

III. Livro de Tombo das Belas Artes;

IV. Livro de Tombo das Artes Aplicadas.

Sendo assim, uma cidade pode ter uma ou algumas edificações, tombadas individualmente, e/ou serem tombadas em seu conjunto urbano/paisagístico. Estas são as denominadas “cidades históricas” (IPHAN, 2007 e CALDEIRA, 1997). Para lista completa dos bens tombados em Minas Gerais, pelo IPHAN, ver anexo 1.

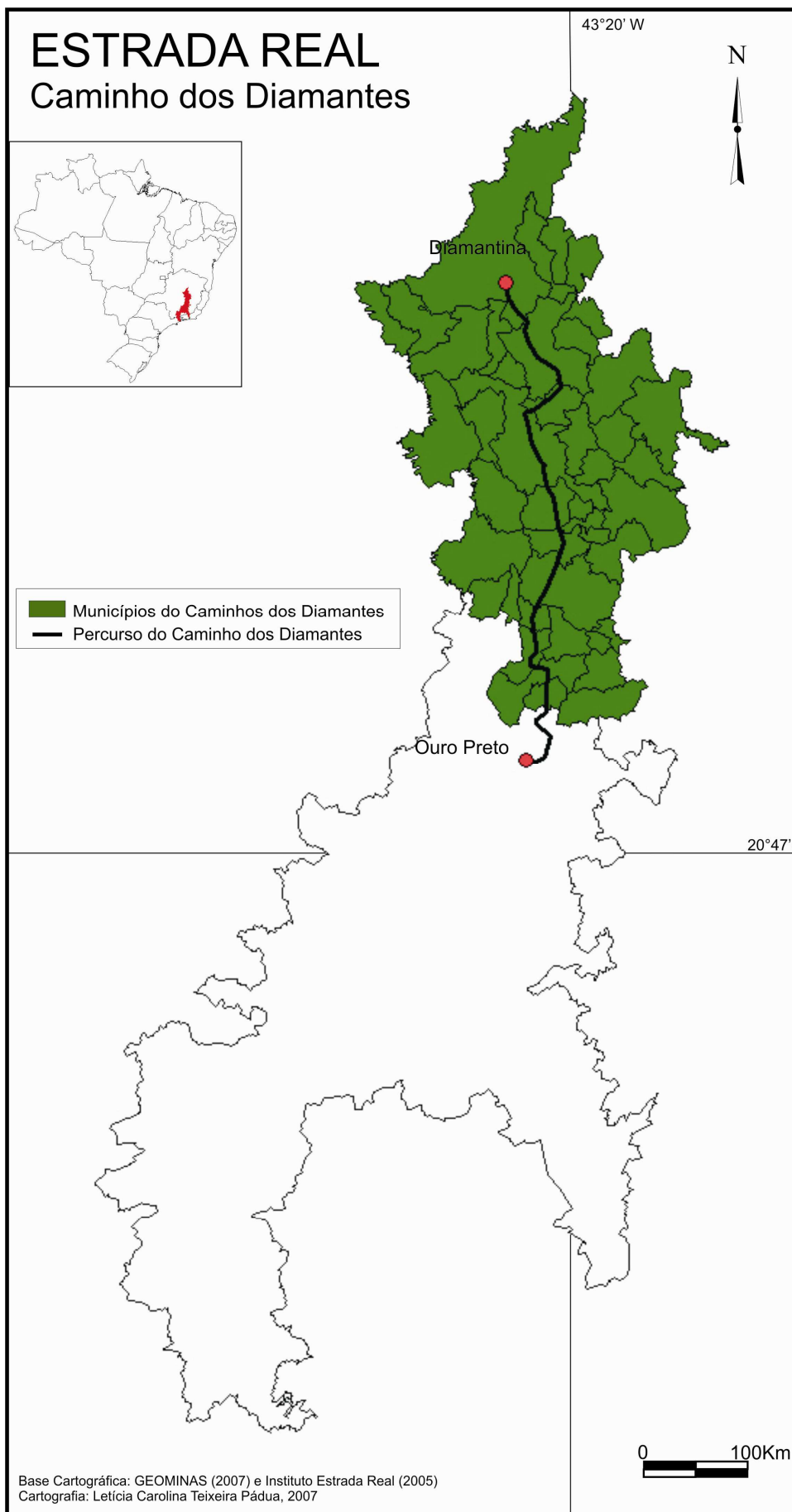


Figura 2: Mapa do Caminho dos Diamantes na Estrada Real

Optu-se por analisar a viabilidade turística no Caminho dos Diamantes, que pode ser conceituada como a possibilidade de uma dada região ou lugar de receber turistas, avaliando sua capacidade de atração, bens turísticos e infra-estrutura implementados e a implementar (HAYWOOD, 1997, P. 31-35). O Projeto Estrada Real busca, ainda, a auto-sustentação das comunidades e cidades envolvidas, gerando receitas permanentes e re-produzindo a atividade turística, entretanto, deve-se considerar que “Desenvolvimento Sustentável é aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem as suas próprias necessidades” (CMMAD, 1991 *apud* CATUZZO, 2002, p. 6).

A opção de analisar a viabilidade turística e avaliar a sustentabilidade pretendida, pelo uso da Geografia da Percepção, por meio dos mapas mentais, se justifica a partir da idéia de que é fundamental que os turistas, conheçam, reconheçam e anseiem por visitar as cidades que compõe o percurso, avaliando, por conseguinte, a integração, visibilidade e sustentabilidade da atividade no espectro geral do Projeto. Para se tornar viável, também é relevante analisar a percepção do morador sobre o envolvimento com a atividade, uma vez que ele exerce um papel essencial para recepção do turista e é o beneficiado principal do desenvolvimento que o turismo poderia gerar.

1.2. Objetivos

Este trabalho tem por objetivo maior, diagnosticar a viabilidade e a sustentabilidade da implantação da atividade turística como “carro-chefe” da economia local, no percurso do Caminho dos Diamantes, por meio da percepção de moradores e visitantes destas localidades.

Para atingir tal objetivo, é fundamental cumprir etapas específicas que envolvam:

- Compreender como o Projeto Estrada Real pretende interferir na organização do espaço e da economia das cidades do Caminho dos Diamantes;
- Compreender o conceito de Desenvolvimento Turístico Sustentado, desenvolvido pelo Instituto Estrada Real e avaliar suas possibilidades;
- Levantar os fatores que podem dificultar a viabilidade do desenvolvimento turístico;

- Levantar a percepção dos moradores envolvidos no Projeto Estrada Real, enquanto receptores do turismo (moradores dos destinos, comerciantes, visitantes, etc), sobre a transformação do espaço vivido;
- Produzir um Mapa Mental, englobando a percepção dos turistas sobre os destinos procurados na Estrada Real.

1.3. Justificativa/ relevância da pesquisa

Atualmente, um dos grandes problemas da esfera pública e privada é a discussão em torno da geração de novas possibilidades de crescimento econômico, aliado ao desenvolvimento socioambiental. O turismo tem sido tratado como uma atividade de boa rentabilidade e que pode trazer desenvolvimento para as comunidades que o recebem, sem gerar grandes impactos ambientais. Entretanto, o tratamento da atividade turística apenas sob a ótica do aspecto econômico é limitado, uma vez que a grande parte de seus impactos são sociais e, especialmente culturais.

O turismo provoca um contato de pessoas de origens, de classes sociais e de características diferentes. Este contato, se controlado, racionalizado, pode ser benéfico. Entretanto, a expansão repentina do turismo, pode trazer problemas sociais. Por exemplo, há nesta atividade, uma enorme tendência à instabilidade de emprego, que é sazonal. Quando uma comunidade, por exemplo, abandona suas atividades tradicionais para formar o contingente de mão-de-obra que o setor exige, inclusive com qualificação, esta sazonalidade gera um problema crônico de falta de renda durante os períodos fora da estação turística. Em função da grande quantidade de pessoas que são atraídas para as novas possibilidades de trabalho, também é comum ocorrer, em função da alta na oferta de mão-de-obra, uma diminuição da remuneração após algum tempo de implantação da atividade, o que agrava o problema (SWARBROOKE, 2000, p. 26-27).

À medida que o turista exige melhorias da qualidade dos serviços, são oferecidas oportunidades ou mesmo incentivos fiscais para que empresas se desloquem, geralmente das

grandes capitais, instalando-se hotéis e resorts nas áreas receptoras. Para tal, levam de suas cidades originais mão-de-obra já qualificada, deixando a população local à margem do processo criando, na realidade, mais uma frente de exclusão, uma nova periferia, que necessitará de novas intervenções e gastos públicos.

Sendo assim, a implantação de um projeto das dimensões do Estrada Real requer atenção ao sentimento do morador, às suas necessidades, à avaliação de como ele será impactado e até uma reflexão sobre a melhor maneira de investir recursos para esta atividade.

Além de avaliar se esta atividade irá envolver o morador desta área, é fundamental pensar o turismo como um recurso de desenvolvimento social e ainda, se, após o gasto público e privado de recursos, o turismo realmente se efetivará, se o turista se tornará interessado em visitar áreas antes “abandonadas”.

Este trabalho pretende contribuir para a implantação de uma atividade pensada, refletida no âmbito das necessidades pessoais, nos anseios das comunidades e a interface com as expectativas dos turistas, o que poderia gerar, inclusive, em melhor distribuição de recursos e investimentos.

A opção pelo uso do embasamento teórico-metodológico da Geografia da Percepção se deu em função de que, este tipo de intervenção, permite ao pesquisador reconhecer os aspectos impressos da paisagem nos “usuários” da mesma, formando uma imagem que, embora represente os sentimentos em um dado momento, ao mesmo tempo representa o que pode ser realizado de mais fidedigno com relação às experiências pessoais. De acordo com Bley (1990, p. 22)

os estudos da imagem visual da paisagem pressupõem que a percepção dessa imagem e as reações do observador a essa percepção têm influência em propostas de ação e de intervenção no meio ambiente. Embora, na maioria das vezes, a execução de pesquisas sobre a imagem da paisagem tenha tratado de distintas situações-problema e aplicado diferentes estratégias, há um objetivo comum que é o estabelecimento de medidas que tenham utilidade operacional no processo de planejamento.

A escolha pelo Caminho dos Diamantes se pautou no fato de este ser, em primeira análise, o caminho com menor “tradição” turística no conjunto, contando com apenas duas cidades históricas tombadas – Diamantina e Serro. Sendo assim, parte-se do pressuposto de que, este caminho é o que mais necessitaria de investimentos e ações por parte do Projeto Estrada Real.

Optou-se por pesquisar os municípios efetivamente perpassados pelo Caminho dos Diamantes, sendo que as entrevistas foram realizadas nas sedes dos municípios.

A contribuição desta reflexão poderá trazer à luz uma compreensão e a cognição que este Projeto produz nas pessoas diretamente envolvidas: os moradores, potenciais receptadores do turismo e dos benefícios econômicos; e os visitantes/turistas, que seriam os usufruidores desta alternativa turística. O conhecimento desta percepção pode nortear, no futuro, ações mais direcionadas e funcionais para a produção de “lugar” turístico que realmente seja gerador de recursos e de sustentabilidade.

Outra relevante contribuição que se pretende oferecer, consiste na atenção para ações de inserção social, construindo o efetivo desenvolvimento socioeconômico local.

Este trabalho tem a pretensão de subsidiar ações públicas – em âmbito estadual e municipal – e privadas no intuito de obedecer à premissa da geração de desenvolvimento local, embasando o Projeto Estrada Real com informações sobre a percepção de turistas e moradores para que sejam direcionadas ações mais eficientes, tanto sobre a concepção quanto os efeitos e do Projeto.

Sendo assim, foi necessário, primordialmente, traçar os conceitos e aparatos teórico-epistemológicos do Humanismo e da Fenomenologia, que concebem a Geografia da Percepção, que se difunde, especialmente, a partir das décadas de 60 e 70, do séc. XX.

Posteriormente, foi elaborada uma exposição teórico-conceitual, sobre o turismo e suas reverberações sociológicas e ambientais. Então, apresentou-se a metodologia dos

“Mental Maps”, criada por Peter Gould e Rodney White, que norteou este trabalho, e como esta foi adaptada para ser aplicada na pesquisa.

Por fim, serão apresentados os resultados das entrevistas e pesquisas de campo, por meio de mapas, tabelas e gráficos, para que possam ser feitas as considerações sobre a viabilidade e a sustentabilidade do trajeto estudado, assim como a apresentação do Mapa Mental.

1.4. Caracterização histórica da área de estudo

Após o “descobrimento” do Brasil em 1500, durante cerca de 30 anos, os portugueses extraíam apenas o pau-brasil das terras da colônia. A partir de 1529, com o início da construção de Salvador, iniciou-se a efetiva ocupação do Brasil (GORENDER, 1978, p. 109-110). Desde então, a coroa portuguesa incentivou e financiou as bandeiras – expedições organizadas com o intuito de adentrar o país em busca de minerais e pedras preciosas, além do apresamento de índios para escravização, atividade que garantia o “lucro” da bandeira quando não eram encontrados ouro ou diamantes (CABRAL, 1985, p. 23-24).

De acordo com Perrin (1969, p. 9-11), estas bandeiras partiam, principalmente da Capitania da Bahia, em um primeiro momento, e em seguida, partiam também das Capitanias do Espírito Santo e de São Vicente (atual São Paulo).

Desde a segunda metade do sec XVI, portanto, iniciou-se a construção de caminhos para o interior, especialmente percorrendo o vale do Rio São Francisco, território bastante explorado pelos baianos. Ao final dos anos quinhentos era do conhecimento do governo português, a ligação entre o interior da porção centro-sul de sua colônia e a existência dos metais preciosos (COSTA, 2005, p. 36).

As serras, entretanto, sempre representaram um obstáculo de difícil transposição, por isso, estes caminhos geralmente eram trilhados ao longo dos rios, se aproveitando de

“gargantas” escavadas pelas águas. Após tentativas de estender o conhecimento das minas a partir da Bahia, o entrave representado pelo Complexo do Espinhaço dificultou o avanço (COSTA, 2005, p. 34).

Ao sul, o Planalto de Piratininga, atual cidade de São Paulo, foi alcançado a partir da abertura do “Caminho do Mar”. A localização de São Paulo do Piratininga, “à boca do sertão” e o aproveitamento do acesso já estabelecido impulsionou o grande número de bandeiras e expedições organizadas em direção à Minas Gerais e para o oeste, nos atuais estados de Goiás e Mato Grosso (COSTA, 2005, p. 37-39)

Após a descoberta do ouro, ocorreu um grande fluxo populacional para a região e em determinados momentos, os badeirantes/mineradores/imigrantes se fixavam ao longo dos percursos para garantir terras e lavras, surgindo, desta maneira, vilas e arraiais, que cresciam ao redor de vendas e ranchos tropeiros na beira de caminhos e perto das lavras, chegando a provocar despovoamento de algumas regiões devido à atração que a nova capitania das Minas Gerais exercia (GORENDER, 1978, p.430-432).

O mais antigo dos caminhos para as minas era aquele por meio do qual haviam passado inúmeras bandeiras partindo de São Paulo “até as ramificações superiores do rio São Francisco, e conhecido como “Caminho Geral do Sertão” (COSTA, 2005, p. 42).

Entretanto, até este período, todo viajante que se dirigia as Minas Gerais tinha que alcançar a “Villa de São Paulo(*sic*)” pelo Caminho do Mar, que partia de Santos. Nos anos seiscentos surgiram, então, uma conexão deste caminho com um outro, construído a partir da sede da Capitania do Rio de Janeiro até Guaratinguetá/SP, que envolvia um trecho marítimo até Paraty. Esta ramificação já significou a diminuição do percurso marítimo, que originalmente, chegava até Santos. Essa conexão entre o Rio de Janeiro e Guaratinguetá passou a ser denominada como “Caminho Velho”, em distinção ao outro, mais curto e novo, cuja construção começou em 1698, conhecido como “Caminho Novo”, que ligava o Rio de

Janeiro mais diretamente à São Vicente (COSTA, 2005, p. 43-49). Este, posteriormente estendido até Vila Rica, tornou-se o atual “Caminho Velho”, que liga Parati/RJ a Ouro Preto/MG.

Com o tempo, estas vias também foram utilizadas para conduzir contrabando e desvios de ouro e diamantes, motivo de preocupação do governo português. De acordo com Costa (2005, p. 85) a coroa então impediu estrangeiros de viajar pelo Brasil, afastando-os da região das minas. Embora estas proibições nunca tenham se efetivado, este propósito acarretou a instalação de guardas e registros ao longo dos caminhos (Fig. 3) objetivando controlar o fluxo de mercadorias e circulação, inclusive de informações, já que mapas e roteiros poderiam facilitar o acesso ao interior.

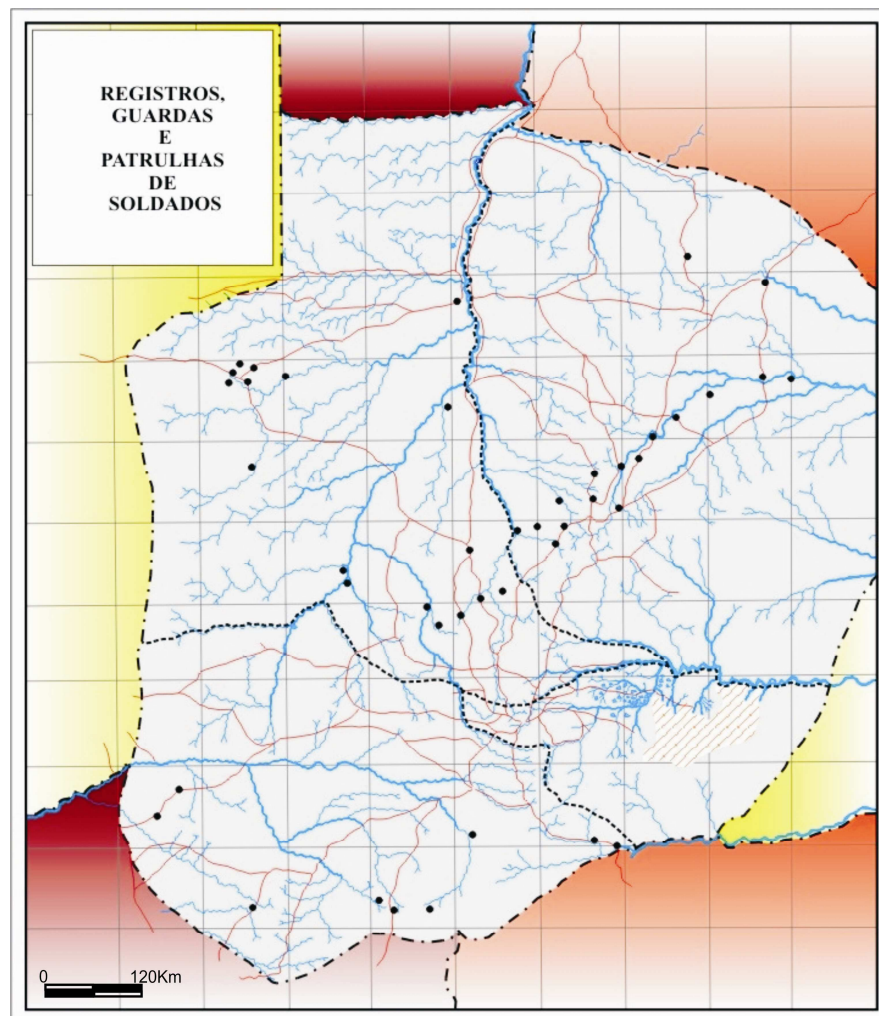


Figura 3: Registros, guardas e patrulhas de Soldados na Capitania de Minas Gerais
Fonte: CASTRO *et al* (2006, p. 12)

De acordo com Costa (2005, p. 87) em 1725, uma variante do “Caminho Novo” de percurso mais fácil, passou a ligar diretamente o Rio de Janeiro à região das minas a partir da Baía de Guanabara, conhecida como “Estrada Real do Rio de Janeiro a Vila Rica”, assim, para chegar às minas, não era mais necessário a passagem pela Capitania de São Vicente. Atualmente, este é o “Caminho Novo” no Projeto Estrada Real.

Segundo Cabral (1985, p. 27), com tantos exploradores que vinham de todos os pontos do país, não tardou que as minas auríferas centrais, mais conhecidas fossem totalmente distribuídas e ocupadas, fazendo com que muitos procurassem novas fontes em outras regiões, mais a norte da Capitania de Minas Gerais (Fig. 4) e nos atuais Estados de Mato Grosso e de Goiás, além de novas atividades econômicas. Outros caminhos foram abertos em direção oeste, no sentido de onde hoje está o Mato Grosso, como o “Caminho Fluvial do Tietê” e o “Caminho do Varadouro”.

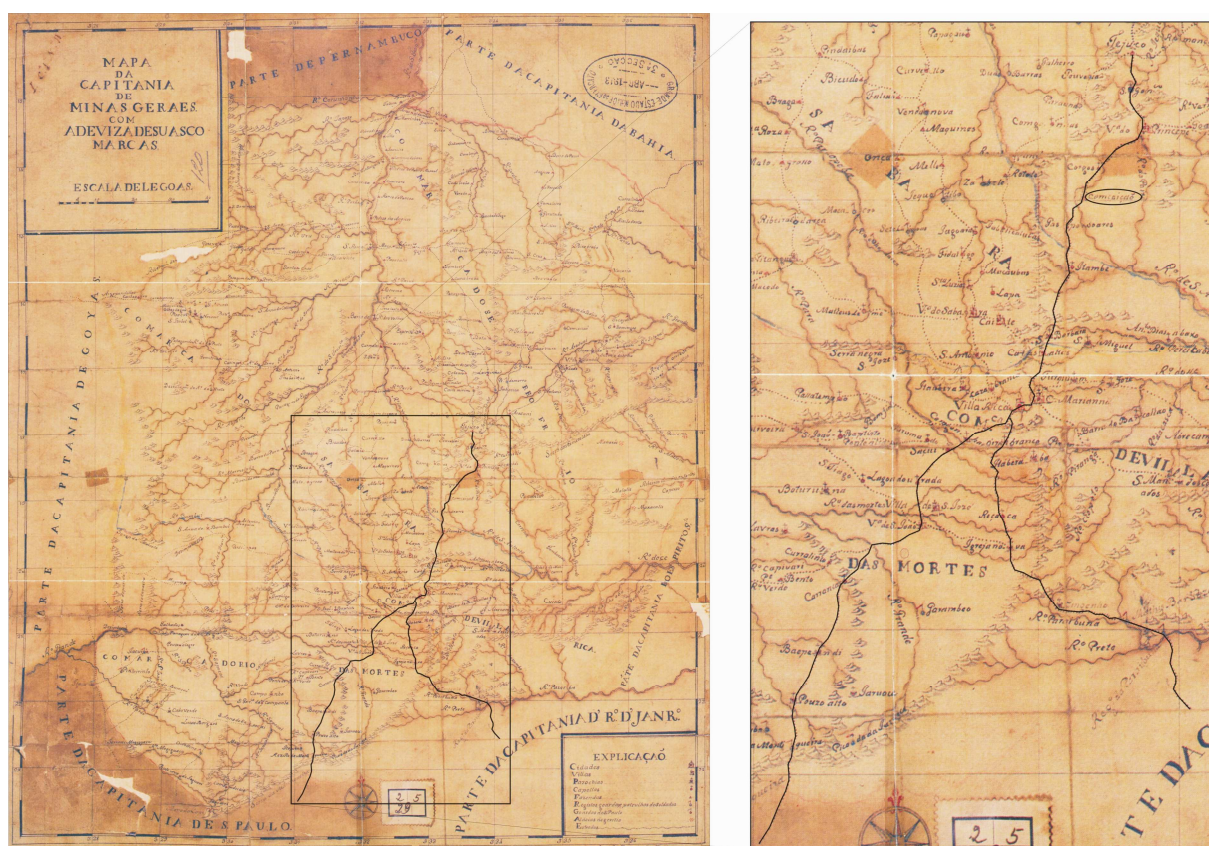


Figura 4: Capitania de Minas Gerais – no detalhe: Estrada Real
Fonte: Fundação João Pinheiro (1995)

Devido a este fato, o ouro foi encontrado em locais remotos, um deles foi o norte do atual Estado de Minas Gerais. O resultado foi o surgimento de novos povoados ao longo do Capitania, especialmente no Vale do Jequitinhonha, onde foram encontrados outros tipos de minérios como a Turmalina, Berilo e Diamantes na região do Tejuco, atual Diamantina. Novos caminhos precisavam ser abertos (CABRAL, 1985, p. 27-28).

Os viajantes que alcançavam Vila Rica e que desejavam seguir viagem criaram então uma ramificação a “Estrada Real Para o Tejuco” ou “Caminho para o Distrito Diamantino”. Este novo trecho da estrada também era subdividido nos chamados “Caminho do Mato Dentro” e “Caminho do Campo” chegando ao Tejuco. Ainda havia a partir daí o Caminho de Minas Novas do Araçuaí que seguia para a Bahia (COSTA, 2005, p. 98).

O Arraial do Tejuco desenvolveu-se a partir do diamante. Os bandeirantes chegaram em 1691 e fixaram-se em 1693 vindos, principalmente de Sabará em busca de ouro e deslumbraram-se com a descoberta do Diamante (BOTELHO, *et al* , 2000, p. 3).

No o ano de 1701, chegou à região uma expedição chefiada pelo Guarda-Mor Antônio Soares Ferreira na terra chamada de Yviturú (*yvitu* = vento, *ruy* = frio) na língua tupi-guarani, que significa vento frio (daí derivou Serro Frio ou Serro do Frio), a exemplo de outras terras das Minas Gerais, descobriu-se mais jazidas de ouro e teve início o arraial que daria origem à Vila do Príncipe, atual Serro, centro da exploração de ouro na região. (BOTELHO, *et al* , 2000, p. 10).

Para defender os interesses do império, em 1720 foi criada a Comarca do Serro Frio (Fig. 5), sediada pela Vila do Príncipe, que foi elevada à categoria de cidade em 1838, tomando a atual designação – Serro.

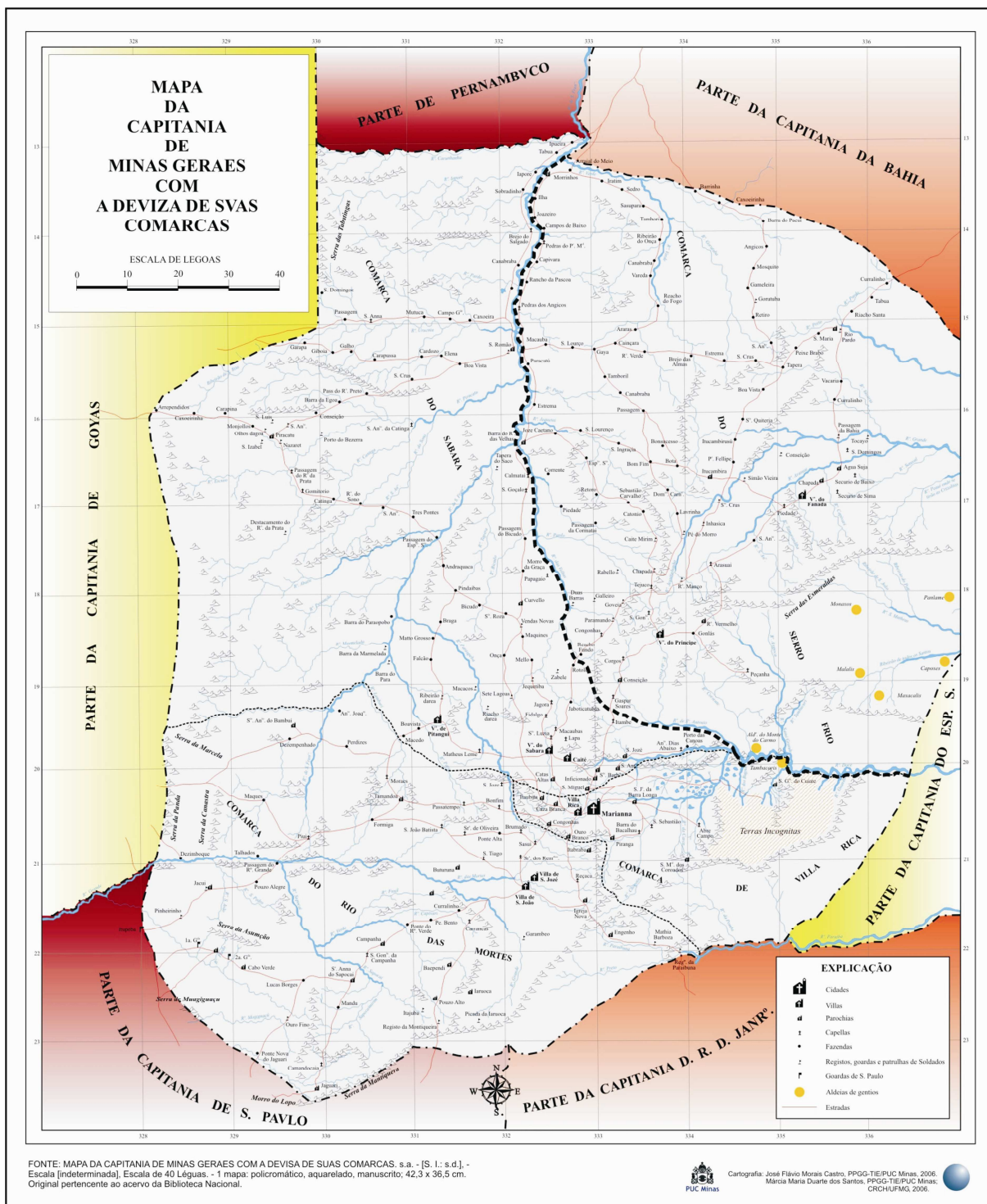


Figura 5: Mapa das Comarcas da Capitania de Minas Gerais – em destaque a Capitania de Serro Frio
Fonte: CASTRO *et al*, 2006, p. 12

O chamado Caminho dos Diamantes foi, portanto uma ramificação da Estrada Real, a partir do ponto onde se encontravam o Caminho Velho e o Novo (Vila Rica, atual Ouro Preto). Entretanto, a partir do início do século XIX, com a decadência da mineração, somente

alguns mineradores, encorajados pelo governo, conseguiam arcar com os altos custos de produção. A grande maioria da população passou a se dedicar à pecuária e à agricultura de subsistência, atividades dificultadas pela localização geográfica da vila (PERRIN, 1969, p. 141-142).

O empobrecimento das minas interferiu na vida econômica e social do lugar. Em 1817, o naturalista francês Saint-Hilaire (1941, p. 35-40) visitou Vila do Príncipe e relatou que a vila não possuía nenhum chafariz e o abastecimento de água era feito por escravos que traziam barris de água do vale, não havia estabelecimentos de lazer e a diversão ficava a cargo da caça ao veado, prática comum na região.

Para tentar reverter a situação em que se encontrava, houve uma tentativa de modificar o viés econômico da região. A partir da segunda metade do séc. XIX, Diamantina passou por um intenso surto industrial, notadamente no setor têxtil, marcado pela instalação das fábricas de Biribiri e São Roberto, concomitantemente, que transformaram-se em importantes e influentes entrepostos comerciais, dando a Diamantina a posição de liderança da região (BOTELHO, *et al*, 2000, p. 8).

Percebe-se, portanto, que as cidades envolvidas no Projeto Estrada Real têm suas origens intimamente ligadas ao período colonial. Entretanto, apesar da presença do barroco na maioria das cidades que compõe o circuito, inclusive com bens tombados individualmente pelo patrimônio nacional, estadual e/ou municipal, no Estado de Minas Gerais existem apenas 13 cidades tombadas como conjunto urbano (Fig. 6): Belo Horizonte (conjunto da Pampulha), Caeté, Cataguazes, Itaverava, Mariana, Nova Era, Piranga, São João del Rey, Congonhas, Diamantina, Ouro Preto, Serro e Tiradentes (IPHAN, 2007).

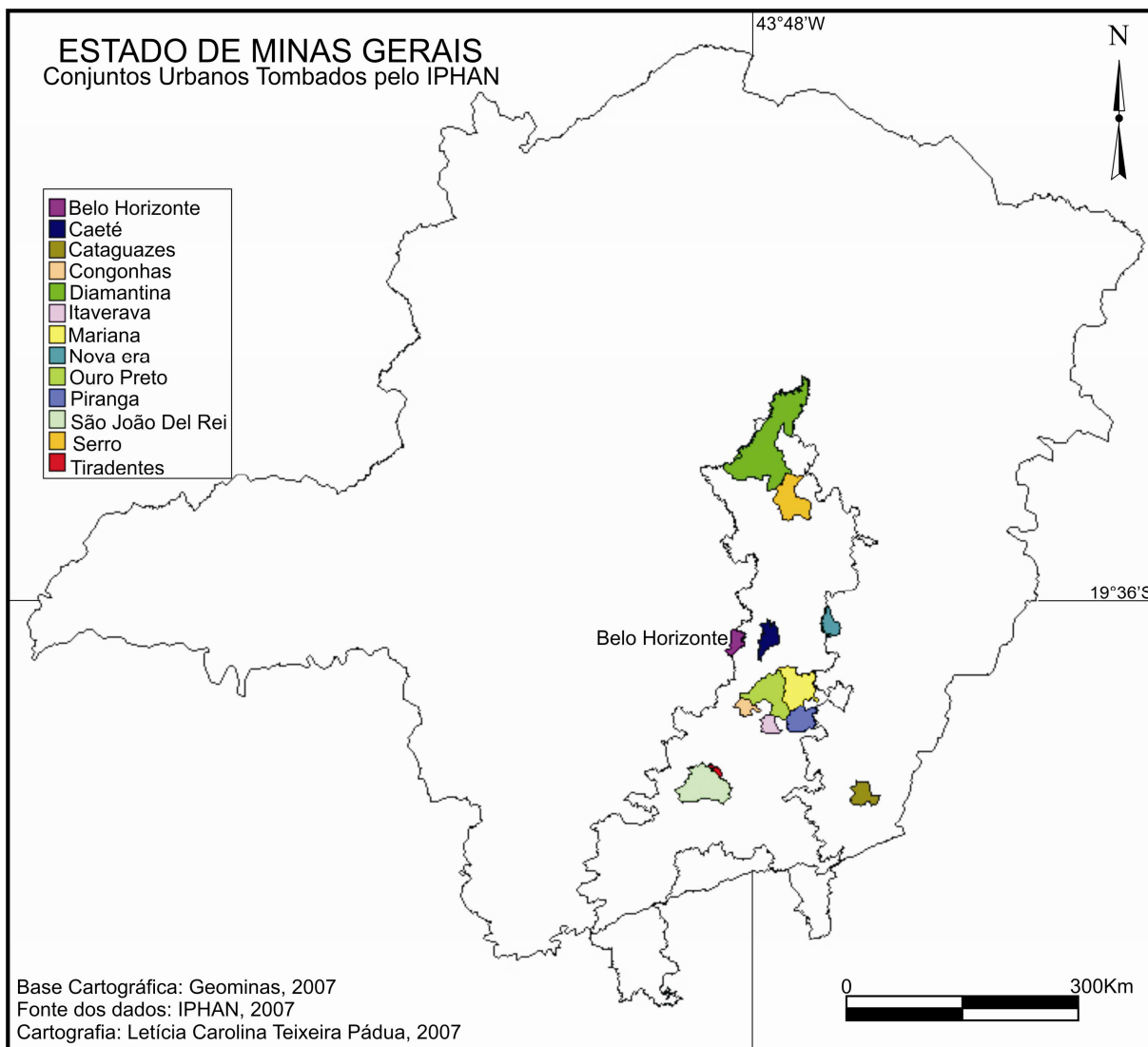


Figura 6 : Mapa das Cidades Tombadas pelo IPHAN em MG

Estas cidades, estão distribuídas pelo Caminhos da Estrada Real, da seguinte forma (quadro 1):

CIDADES TOMBADAS/CONJUNTOS URBANOS
EM MINAS GERAIS

CAMINHO	CIDADE TOMBADA
Velho	Congonhas
	Ouro Preto
	São João del Rey
	Tiradentes
Novo	Itaverava
	Mariana
	Piranga
Sabarabuçu	Caeté
Diamantes	Diamantina
	Serro

Quadro 1: Cidades tombadas nos Caminhos da ER
Fonte dados: INSTITUTO ESTRADA REAL, 2005 E IPHAN, 2007

Cabe observar que os conjuntos urbanos tombados de Belo Horizonte (Pampulha), Cataguazes e Nova Era não estão contidos na área do Projeto Estrada Real, embora Brito (1732) *apud* Costa (2005, p. 108) descreva que o “Caminho Velho logo que se sahe (*sic*) de Villa de S. João se passa em Canoa o Rio das Mortes (se senão (*sic*) quer passar na ponte, de que se paga quarenta reis) e se vay (*sic*) ao Callanday [Carandaí], Cataguazes, Camapooan, Carijos [Conselheiro Lafaiete], Macabello”. Ou seja, originalmente, Cataguazes faria parte do trajeto, mas não foi oficialmente incluída no Projeto.

CONCEPÇÕES E ORIENTAÇÕES EPISTEMOLÓGICAS

2.1 – Humanismo e a Geografia da Percepção

Desde o fim da Idade Média, com a crise do sistema teocêntrico, os filósofos retomaram os estudos da Grécia clássica, sociedade marcada pela valorização das artes e das ciências que objetivam o bem-estar humano. Os renascentistas consideravam que a religião era insuficiente para explicar os fenômenos da natureza e suas relações com o Homem, sendo assim, desenvolveram uma perspectiva humanista, procurando ampliar e valorizar o indivíduo, tanto no que ele é, como também no que ele pode fazer (TUAN, 1982, p. 143-145).

No século das “luzes” (XVIII), a ciência positivista ganha destaque, baseada em conceitos direcionados sobre o significado e o objetivo das ciências de modo geral. O Humanismo, inerentemente subjetivo, perde então espaço para a ciência neutra e isenta, com objeto bem definido.

Amorim Filho (1999b, p. 140) resgatou as contribuições que “culminaram” na Geografia da Percepção: a “escola francesa tradicional”, é o primeiro marco, com suas teses regionalistas, que implicavam “na necessidade de contatos prolongados do geógrafo com os lugares e as paisagens”; Carl Sauer, a partir de 1925, com as paisagens culturais; Wright, 1947, com sua “geosofia²”; Kirk, em 1951 que propõe a geografia comportamental como base para tomadas de decisões locais; um ano depois, Dardel demonstra a importância das experiências para questionamentos sobre o espaço.

² De acordo com Holtzer (1993, p. 115), a geosofia de Wright representa um estudo menos formal sobre a realidade, considerando elementos não científicos como conhecimentos também constituintes da realidade. Para ele, o geógrafo deveria usar tanto a sua própria imaginação, como a das outras pessoas, criando uma intersubjetividade da realidade do mundo em que se vive em sociedade.

Lowenthal, na déc. 1960 torna-se um marco propondo que a valorização da experiência e imaginação facultariam a formação de uma nova epistemologia, de uma “escola do pensamento”. Buttimer, nos anos 1970 estuda os valores humanos e suas repercussões espaciais, Goul e White, em 1974, propõe uma metodologia que une imagens mentais, percepção e mapas, os *Mental Maps*. Finalmente, destaca-se Yi-Fu Tuan que “tem apresentado novos e fundamentais conceitos para a compreensão do ambiente e das aspirações do homem em termos de qualidade ambiental[...]” (AMORIM FILHO, 1999b, p. 141). O autor faz referência, ainda, à colaboração de Kevin Lynch nos estudos sobre a imagem da cidade, tornando a percepção interdisciplinar.

De acordo com Tuan (1980, p. 149-151), a partir da década de 1950, o comportamento humano voltou a ser mais amplamente debatido nas ciências sociais, principalmente por meio de autores como Kirk (1952) que trabalhou a relação existente entre as percepções ambientais e as tomadas de decisões locacionais, desafiando o predomínio do positivismo lógico.

Os anos 1960 foram marcados por grandes transformações sociais e políticas no mundo, que refletiram, por conseguinte, nas ciências. Os movimentos de contra-cultura: hippie, dos direitos civis, do *blues*, feminista, gay, passeatas contra a guerra do Vietnã, entre outros, refletiram uma nova ordem mundial. Houve uma transformação na sociedade mundial e nas suas relações, as ciências então, voltam seu “foco” para as questões humanas (PEET, 1982, p. 226-228).

Neste contexto, o pensamento geográfico, até então, preponderantemente neopositivista ou neomarxista, apresenta uma nova alternativa epistemológica, por meio da absorção de conceitos humanistas. Sobre a Geografia Humanista, Gomes (1996, p. 306) afirma que:

Ainda que seja possível encontrar suas origens na escola vidaliana de geografia humana e na sociologia urbana de Park, seus verdadeiros primórdios remontam dos anos setenta, em reação ao positivismo lógico, à quantificação exagerada, e as explicações mecanicistas, deterministas, reducionistas, de uma geografia sem Homem

É importante frisar que, “a influência do humanismo, nestes últimos anos, nas ciências sociais, fez nascer uma enorme diversidade de concepções [...] torna-se difícil estabelecer uma unidade ou uma uniformidade sobre o plano filosófico – metodológico” (GOMES, 1996, p. 304-305). A Geografia humanista surge, portanto, como uma alternativa, ou mesmo, uma contestação aos modelos atuantes na década de 60, sem contudo, possuir uma unidade paradigmática. Tuan (1982, p. 143), apresentou uma das primeiras tentativas de homogeneizar o que seria a visão humanista da Geografia:

A geografia humanística procura um entendimento do mundo humano através do estudo das relações das pessoas com a natureza, do seu comportamento geográfico bem como dos seus sentimentos e idéias a respeito do espaço e do lugar.

Percebe-se no humanismo a luta por uma visão mais abrangente, fugindo de restrições. “A perspectiva humanística focaliza-se sobre as atividades e os seus produtos que são distintos das espécies humanas” (TUAN, 1982, p. 145). A questão central desta perspectiva é trabalhar as diversas categorias de análises geográficas, como espaço, lugar, território, por meio da cognição humana, ou seja, a partir dos significados que o Homem lhes dá.

Sendo assim, a Geografia da Percepção é apenas uma das concepções humanistas. Segundo Amorim Filho (1999a, p. 68), a partir da década de 60 ocorreu uma expansão dos estudos sobre a Percepção. Este novo paradigma considera que, todas as pessoas possuem explicações sobre os fenômenos que as cercam. De acordo com Amorim Filho (1987, p. 09-10) os humanistas produziam estudos sobre valores e percepções individuais ou de pequenos grupos, utilizando estes levantamentos na compreensão atual e no planejamento futuro da organização de espaços e paisagens.

A percepção essencial do mundo, em resumo, abrange toda maneira de olhá-lo: consciente e inconsciente, nublado e distintamente, objetivo e subjetivo, inadvertido e deliberado, literal e esquemático. A própria percepção nunca é pura: sensoriar, pensar, sentir e acreditar são processos simultâneos, interdependentes (LOWENTHAL, 1982, p. 120).

Entretanto, embora se coloque como uma alternativa aos paradigmas científicos deste período, nota-se que a Geografia da Percepção não deixa de absorver conceitos e, principalmente, metodologias de outras “Escolas do Pensamento”, por exemplo os “*Mapas Mentais*”, que desenvolveram o uso dos métodos quantitativos na percepção, criados por Gould e White em 1974.

Um dos trabalhos marcantes que aplica os preceitos da Percepção foi desenvolvido por Lynch (1999, p. 17-28), cujo objetivo era de conhecer a imagem pública de áreas centrais urbanas utilizando, como estudo de caso três cidades norte americanas: Boston, Jersey City e Los Angeles. Nesse estudo, identificou-se as seguintes percepções: a área central de Boston é bem reconhecida pelos moradores, que fazem dela uma idéia de cidade histórica, entretanto, a preferência dos entrevistados era pelas áreas mais distantes, com bastante “verde” e amplitude de espaço. Percebeu-se ainda que, à medida que se ‘caminhava’ para áreas periféricas ao centro histórico, a cidade perdia nitidez na compreensão das pessoas.

Jersey City, cidade que é atravessada por ferrovias e auto-estradas e situa-se na área metropolitana de Nova York, talvez em função de se assemelhar a uma área de passagem, não possuiu mapas mentais organizados, apresentando grandes áreas vazias. Estes mapas/descrições confusas, elaborados por moradores, representam a perda da identidade, do relacionamento, da observação desta paisagem urbana que, em função de seu cotidiano ‘caótico’ provoca um não-olhar (desprezo) de seus habitantes. A paisagem mais identificada pelos moradores da cidade foi o horizonte de Nova York, ou seja, o marco da paisagem da cidade, sequer está contida nela própria, é como se provocasse o anseio pelo que está fora (LYNCH, 1999, p. 28-36).

Los Angeles teve mapas mentais relativamente detalhados, mas que apresentaram grandes áreas vazias no entorno dos centros, uma vez que várias áreas foram consideradas

centrais, já que as atividades e serviços desta cidade estão dispersas (LYNCH, 1999, p. 36-50).

Outro estudo realizado, que pode também ser usado como exemplo de aplicação de “Percepção” é o de Terkel (1968) *apud* Tuan (1980, P. 239-240) que entrevistou pessoas de diversas posições sociais em diferentes partes de Chicago. As pessoas com renda e status social diferentes vivem em partes distintas da cidade. Os brancos ricos raramente visitam bairros pobres, vivem em subúrbios arborizados e trabalham no centro da cidade, a rota que percorrem é uma auto-pista ou estrada que cruza os melhores distritos residenciais e comerciais. O caráter sócio-econômico das áreas que eles perpassam é extremamente homogêneo. Eles têm um claro mapa mental da cidade, mas é um conhecimento abstrato, reconhecendo intimamente apenas as suas próprias áreas residenciais. Já os pobres alegam pouco conhecer a metrópole, além de seu próprio bairro. Porém, os pobres têm uma experiência indireta do mundo exterior. Rotineiramente, trabalham em locais distantes ou, se precisam usufruir de algum serviço, mesmo público, também se deslocam, percorrendo, por vezes, grandes distâncias. O resultado é o aumento da percepção e da identidade de seus próprios bairros, diferenciando-o do que lhe é ‘externo’.

A percepção, portanto, é mais ou menos detalhada, dependendo da vivência, da experiência, de questões étnicas, políticas, entre outras, entretanto, um fator que se destaca na formação da apreensão que o Homem faz do meio é sua capacidade de se deslocar no espaço.

Segundo Lynch (1999, p. 02) “estruturar e identificar o ambiente é uma capacidade vital entre todos os animais que se locomovem”. Ainda segundo Lynch (*op. cit.*), o humanista deve ir além da analogia e perguntar como a territorialidade humana e a ligação ao lugar diferem daquelas criaturas menos carregadas com a emoção e pensamento simbólico. Todos os animais, incluindo os seres humanos, ocupam e usam espaço. Os seres humanos são

capazes de manter o território como um conceito, contemplar mentalmente o seu formato, incluindo aquelas partes que não podem perceber.

No processo de orientação, o elo estratégico é a imagem ambiental, o quadro mental generalizado do mundo físico exterior de cada indivíduo é portador. Essa imagem é produto tanto da sensação imediata quanto da lembrança de experiências passadas, e seu uso se presta a interpretar as informações e orientar a ação. (LYNCH, 1999, p.3).

De acordo com Tuan (1983, p. 37-42) o espaço é dimensional, se expressa por uma representação, mas para um fenomenólogo, o espaço é um contexto que possui sentido de amplitude, liberdade e infinitude. Já o Lugar é um produto da experiência humana, não se refere a objetos ou localização, mas a experiências e envolvimento com o mundo.

Os lugares variam em escala. O quarto pode ser um lugar, o sofá da sala, a cidade onde o indivíduo nasceu, mas também pode ser um estado-nação. Existe uma ligação sentimental, uma identidade entre o indivíduo e o lugar que se reflete por meio de símbolos existentes, como a arte, educação, política, etc, pequenos lugares podem ser conhecidos por meio da experiência direta incluindo o sentido íntimo de cheirar e tocar (TUAN, 1980, p. 16-20).

Assim, a Geografia passou a se basear nas premissas de que há possibilidade de se compreender a maneira como os indivíduos se sentem em relação ao lugar, e considera que cada pessoa ou grupo humano possui uma visão e um modo diferente de enxergar o ambiente circundante, que se expressa por meio de suas atitudes e valores e na forma como organiza seu espaço.

A Humanidade não é mera observadora desta dinâmica, mas parte dela. Na maioria das vezes a percepção humana não é abrangente, mas antes parcial, fragmentada, misturada com considerações de outra natureza. Quase todos os sentidos estão em operação e a imagem é uma combinação de todos eles (LYNCH, 1999, p. 3-5).

A percepção humana foi avaliada, por exemplo, por meio de um estudo na Ilha de Southampton – Groenlândia. Os esquimós que habitam esta ilha vivem da caça e, portanto,

têm costume de percorrer toda a ilha com certa freqüência. Entretanto, a grande maioria da população vive em uma área denominada “península de Bell”. Solicitados a desenhar o mapa da ilha, os esquimós, embora soubessem representar detalhes e reentrâncias da ilha (Fig. 7), enfatizaram na península onde moravam, representando-a relativamente maior que a realidade (CARPENTER, 1955 *apud* TUAN, 1980, p. 39-41)

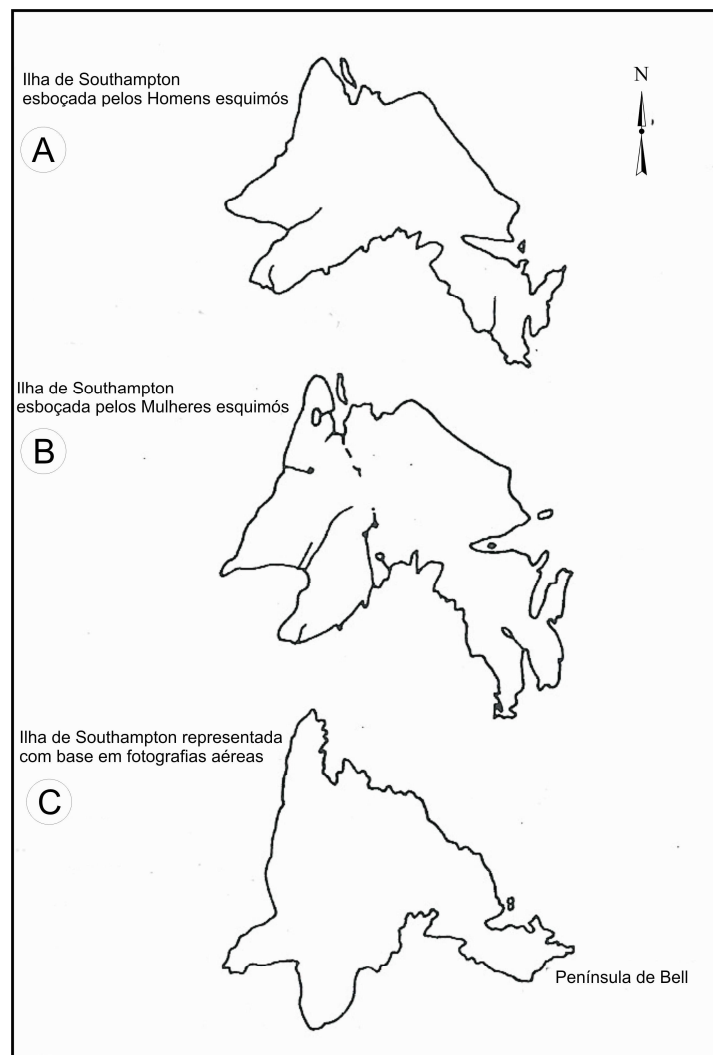


Figura 7: Percepção dos esquimós da ilha Southampton
Fonte: TUAN, 1980, p. 40

Os Homens, que têm como tarefa a caça, percorrendo toda a ilha, foram capazes de representá-la com nível bastante elevado de detalhes. Já as mulheres, cuja função é de

organizar a casa e, raramente deixam a aldeia, representam a península onde vivem com um certo exagero ainda maior embora todos tivessem, em geral, boa representação da ilha.

Segundo Chauí (2003, p.134), “a percepção é o conhecimento sensorial das formas ou de totalidades organizadas e dotadas de sentido e não uma soma de sensações elementares”. A percepção é sempre uma experiência dotada de significação, isto é, o percebido é dotado de sentido em nossa história de vida, fazendo parte de nosso mundo e de nossas vivências, tem se tornado importante, em especial para fins de planejar com as pessoas e não apenas para as pessoas.

A percepção, quando se estabelece como linha de estudo no pensamento geográfico busca, como base filosófica, a Fenomenologia, que nas palavras de Merleau Ponty (1999, p.01):

[...] é o estudo das essências: a essência da percepção, a essência da consciência, por exemplo. Mas a fenomenologia é também uma filosofia que repõe as essências na existência, e não pensa que se possa compreender o homem e o mundo de outra maneira se não a partir de sua ‘facticidade’. [...] É a ambição de uma filosofia que seja uma ‘ciência exata’, mas é também um relato do espaço, do tempo, do mundo ‘vivido’. É a tentativa de uma descrição direta de nossa experiência tal como ela é, e sem nenhuma referência à sua gênese psicológica e às explicações causais que [...] dela possam fornecer.

Assim, é possível entender a fenomenologia como uma base epistemológica da Geografia Humanística, que se volta, principalmente, para a importância dos fatos vivenciados pelas pessoas, o espaço é o contexto, é onde ocorrem os fenômenos, as atitudes e valores, enfim, onde se dá a experiência. Neste sentido, o texto a seguir faz uma breve reflexão sobre a fenomenologia e seu significado na Geografia da Percepção.

2.2 – Fenomenologia e Geografia da Percepção

A fenomenologia é uma das orientações filosóficas de mais elevada importância no âmbito da Geografia Humanística. Segundo Pickles (1985, p. 2), há uma tendência inata ao geógrafo de possuir afinidades com seus objetos de estudo em função de sua experiência, criando a consciência geográfica (ou será o “Espírito Geográfico?”). A experiência geográfica antecede a ciência e independe dela, mas pode ser recomposta no campo filosófico da fenomenologia.

Apesar de ser possível detectar seu vestígio já em Kant e Hegel, é a partir da metade do século XIX que emergem diversas contribuições em várias etapas da evolução dos estudos fenomenológicos. Foram em reflexões como as do filósofo alemão Edmund Husserl, considerado o fundador da fenomenologia moderna, que surgiram reações contra a ciência pragmatista, do século XVIII. Este lança, entre outras, as sementes da “*intuição essencial*” por meio da “*redução fenomenológica*”, a noção de “*mundo vivido e a busca dos sentidos e das intencionalidades*” (AMORIM FILHO, 1999a, p. 21 e 22).

O francês Maurice Merleau-Ponty, além de ampliar as proposições de Husserl por meio de exposições e comentários que tornam-as mais acessíveis, propõe uma filosofia fenomenológica-existencial onde a “consciência é vista como engajada (ou comprometida) no mundo, o que pode ser comprovado pelo estudo da percepção e do comportamento, além do espaço vivido” (AMORIM FILHO, 1999a, p. 21 e 22).

Demangeon (1952, p. 50), afirma que a fenomenologia

[...] preocupa-se em analisar os aspectos dos objetos da consciência, através da supressão de todos os preconceitos que um indivíduo possa ter sobre a natureza dos objetos, como os provenientes das perspectivas científica, naturalista e do senso comum. Preocupando-se em verificar a apreensão das essências, pela percepção e intuição das pessoas, a fenomenologia utiliza como fundamental a experiência vivida [...] contrapõe-se às observações de base empírica, pois não se interessa pelo objeto nem pelo sujeito.

Segundo Amorim Filho (1999a, p. 72-74) a fenomenologia trata de descrever, compreender e interpretar os fenômenos que se apresentam à percepção e para isto utiliza

conceitos fundamentais como a consciência, que é a percepção imediata mais ou menos clara, pelo sujeito, daquilo que se passa nele mesmo e fora dele, a intencionalidade, onde toda consciência é consciência de alguma coisa e a redução fenomenológica que secundariza a atitude natural, ou seja, suspende o julgamento sobre o mundo natural.

Os preceitos fenomenológicos explicam que a própria ciência se faz apartir de uma visão, de uma interpretação que o homem dá ao objeto de estudo. Sendo assim, há a interpretação dos fatos, a compreensão e a experimentação do mundo, a ciência não existe por si só:

Tudo aquilo que sei do mundo, mesmo por ciência, eu o sei a partir de uma visão minha ou de uma experiência do mundo sem a qual os símbolos da ciência não poderiam dizer nada. Todo o universo da ciência é construído sobre o mundo vivido, e se queremos pensar a própria ciência com rigor, apreciar exatamente seu sentido e seu alcance, precisamos primeiramente despertar esta experiência do mundo da qual ela é a expressão segunda. (MERLEAU-PONTY, 1999, p. 3)

Segundo Merleau-Ponty (1999, p. 3-7), a fenomenologia se constitui em uma corrente filosófica e considera os objetos como fenômenos, que devem ser analisados como aparecem na consciência, priorizando a percepção. Entende que qualquer idéia prévia que se tem sobre a natureza dos objetos deve ser abolida. A fenomenologia é também o estudo das essências, e todos os problemas, segundo ela, resumem-se em definir essências, ou seja, a essência da vivência/experiência e da consciência.

É importante ressaltar que a fenomenologia consiste em um método e uma forma de pensar, nas quais a intencionalidade da consciência é considerada o ponto chave. Essa intencionalidade se refere à relação entre os atos da consciência, os objetos e como esses objetos aparecem na consciência (LENCIONI, 1999, p. 150).

Alguns conceitos-chave, ou mesmo metodologias, permitem compreender a proposta fenomenológica: A Redução Fenomenológica, consiste em fazer uma suspensão de nossas convicções, informações, representações, valores, etc, em relação ao mundo, para poder contemplar os fenômenos em sua essência (AMORIM FILHO, 1999a, p. 74).

A noção de *lebenswelt*, ou mundo vivido, é igualmente importante, especialmente no que tange a conexão entre a fenomenologia e a Geografia, as ações de compreensão, são possíveis, se baseadas na busca dos sentidos e das intencionalidades presentes em tudo que possui existência e que se tornam essenciais para a ação fenomenológica da consciência (AMORIM FILHO, 1999a, p. 75). De acordo com Merleau-Ponty (1999, p. 335), a intencionalidade Humana envolve o sentimento, o espaço que não é o ambiente real ou lógico em que as coisas se dispõem, mas o meio pelo qual a posição das coisas se torna possível.

Merleau-Ponty (1999, p. 550-551) reflete ainda sobre o tempo, que parece algo linear (advém do passado e o futuro é a consequência do presente), quando na realidade, o tempo supõe uma visão sobre o tempo:

[O tempo] Não é um processo real, uma sucessão que o indivíduo pode registrar, ele nasce da relação com as coisas. Nas próprias coisas, o porvir e o passado estão em uma espécie de preexistência e sobrevivência eternas. O passado e o futuro estão agora presentes no mundo [...] o porvir ainda não é, o passado não é mais, e o presente, rigorosamente, é apenas um limite, de forma que o tempo desmorona (MERLEAU-PONTY, 1999, p. 551-552)

O autor relata o exemplo de uma mesa escolar, sobre a qual ele fez um desenho na infância, Merleau-Ponty (1999, p. 552) argumenta que estes traços não remetem ao passado: eles são presentes; e, se existem signos de algum acontecimento ‘anterior’, é porque se tem o sentido do passado, mas a coisa, a ação, não ocorre no passado em si:

[...] é porque trago do processo corporal que acompanhou uma de minhas percepções e se o influxo nervoso passa novamente por estes caminhos já percorridos, minha percepção reaparecerá, terei uma nova percepção, enfraquecida e irreal, se se quiser, mas em caso algum esta percepção, que é presente, poderá indicar-me um acontecimento passado, a menos que sobre meu passado eu tenha uma outra visão que me permita reconhecê-la como recordação [...] uma percepção conservada é uma percepção, ela continua a existir, ela está sempre no presente, ela não abre atrás de nós esta dimensão de fuga e de ausência que é o passado (MERLEAU-PONTY, 1999, p. 553-554)

Em decorrência da consciência se constituir a partir das experiências vividas, Merleau-Ponty (1999, p. 573) considera que é pela vivência que o homem se põe em contato com o mundo dos objetos exteriores.

Para a fenomenologia, o mundo está sempre “ali” antes da reflexão, como uma presença inalienável, e cujo esforço consiste em reencontrar este contato com o mundo com o intuito de lhe dar uma dimensão filosófica (LENCIONI, 1999, p. 152). A percepção é uma modalidade original da consciência. O mundo percebido não é um mundo de objetos como concebido pela ciência, neste não há apenas matéria mas, também forma. Toda percepção se apresenta dentro de um certo horizonte e no mundo (MERLEAU-PONTY, 1999, p. 350-355).

As formas como as pessoas percebem o meio são as mais variadas possíveis. Em percepção, os sentidos do corpo humano, como visão, tato, audição e olfato, são influenciadores do sentimento em relação ao meio, assim como a cultura e o meio ambiente.

Afirma-se que, como a percepção fundamenta-se nos sentidos humanos, o turismo, muito além de suas consequências econômicas ou desenvolvimentistas, provoca um intercâmbio e um impacto cultural tanto nos turistas quanto nas comunidades receptoras (e especialmente nessas). Este impacto do turismo nem sempre é considerado e, pode provocar sentimentos de repulsa, de expectativa ou de euforia, por exemplo. Estes sentimentos podem, inclusive, viabilizar ou não a implantação desta atividade em um determinado local. Sendo assim, com bases fenomenológicas, o estudo de percepção pode se configurar como um importante instrumento no diagnóstico para o conhecimento da viabilidade e até mesmo da necessidade da implantação, pelo poder público, de um Projeto como o Estrada Real.

2.3. Percepção e Turismo

As percepções em relação ao meio nunca serão idênticas, mas “[...] todos os seres humanos compartilham percepções comuns, um mundo comum, em virtude de possuírem órgãos similares” (TUAN, 1980, p. 6). A cultura também é um fator importante no condicionamento da percepção e valores ambientais das pessoas. “[...] a medida em que a

sociedade e a cultura evoluem com o tempo, podem mudar a atitude para com o meio ambiente” (TUAN, *op cit*, p. 86).

As relações do indivíduo que reside no local e do visitante com o lugar também se mostram diferentes. O julgamento do visitante representa a perspectiva nova: “[...] O visitante, freqüentemente, é capaz de perceber méritos e defeitos, em um meio ambiente, que não são mais visíveis para o residente” (TUAN, 1980, p. 6). Por isso o uso, nesta pesquisa, tanto da percepção dos moradores quanto do turista ou visitante, é de suma importância.

Neste contexto, o turismo pode fazer uso da Geografia da Percepção para compreensão da dinâmica espacial, na influência de suas atividades naquele espaço específico, podendo usar a percepção do “influenciado” (morador) ou do próprio “influenciador” (turista).

O turismo, embora praticado a milhares de anos, emerge como foco de atenção científica, especialmente a partir da década de 1970. Entretanto, ainda é uma área que carece de pesquisas, teorias e metodologias, fazendo uso de conceitos de “outras ciências”. Neste contexto, a percepção emerge como um modelo teórico-conceitual de estudo do turismo, já que este envolve sentimentos, vivências.

De acordo com Barros (s/d, p. 7), com a difusão do uso turístico do espaço, as paisagens geográficas foram se transformando e adaptando-se. A chegada do turismo provoca a instalação de novos equipamentos, remodela relações entre os assentamentos e o meio ambiente, dando ao meio novas funções ou criando novos lugares. Para se tornar um produto turístico as paisagens recebem, portanto, novas significações e interpretações.

O turista é um consumidor de paisagens e territórios, faz-se a recriação e glamourização de paisagens, a turistização³. A paisagem é uma das categorias fundamentais da Geografia da Percepção. Segundo Park (1994, *apud* BARROS, s/d, p. 5), na paisagem está

³ Turistização – processo de mudança precipitada numa paisagem visando adequá-la a se tornar continuada de função turística (BARROS, s/d, p. 36).

escrita a história cultural da área. Cabe portanto, à Geografia estudar as relações entre as paisagens, bens turísticos e o meio ambiente, as dinâmicas e transformações da paisagem que ocorrem pelo desenvolvimento do turismo, além das representações que se formam sobre as paisagens turísticas (BARROS, s/d, p. 6-7). Neste ponto a Geografia da Percepção se coloca como alternativa para estudos de planejamento, tanto para implantação de projetos turísticos quanto de avaliação dos impactos de projetos implantados nas mais diversas camadas da população, envolvidas direta ou indiretamente no processo. Na Geografia Cultural Pós-moderna, chega-se a dizer que a realidade é a Percepção (CLAVAL, 2001, p. 50-53).

Um exemplo da relevância da percepção e dos sentidos na tomada de decisões para o turista, foi demonstrado em um estudo da empresa Nielsen, que mostrou que os investimentos em propaganda turística, no Brasil, passaram de US\$ 3,5 bilhões em 1990, para US\$ 6,6 bilhões em 1994. Mais da metade destes investimentos foram veiculados pela televisão. Ora, isto se dá, também, de acordo com Barros (s/d, p.13) porque a televisão é um veículo primordial na representação de paisagens, pois trabalha os sentidos da visão e audição, instigando a curiosidade e conseqüentemente o consumo dos produtos turísticos.

A expansão do turismo está mais ligada às mudanças culturais, sociais, e principalmente econômicas do que à existência de patrimônios naturais ou culturais. Estes podem ser criados, ou mesmo, transformados a partir da mudança de função de alguma estrutura que já exista no local. Posteriormente, as propagandas canalizam as características do local (beleza cênica, compras, arquitetura, cultura, lazer, gastronomia, etc) representando um estilo de vida, para o desejo ao turismo.

Carvalho (1999, p. 100-102) enfatiza ainda, que o turismo ocorre em função da necessidade humana de, por meio do conhecimento de outros lugares, construídos por outras perspectivas, conhecer e valorizar o seu próprio lugar. A construção e deste lugar ocorre,

geralmente, a partir do reconhecimento de monumentos, artefatos que passam a ser componentes marcantes da especificidade identidade do lugar.

Em uma pesquisa realizada em Rio Claro/SP, mostrou-se que a cidade possui uma série de prédios que marcam a arquitetura local e que são citados pelos habitantes como marcos da cidade. Entretanto, estes monumentos, ora se encontram em áreas onde a especulação imobiliária provoca modificação de seus entornos (criando grandes prédios, por exemplo, que “escondem” as fachadas tradicionais), ora são modificados ou dão lugar às placas e grandes redes varejistas nacionais: o autor cita as “Casas Pernambucanas”, “Casas Bahia”, “Lojas Arapuã” e “Ponto Frio” (CARVALHO, 1999, p. 106-107). Ainda de acordo com o autor, a população começa então, a sentir que, estar em Rio Claro é o mesmo que estar em qualquer outra cidade média paulista, eliminando, inclusive as possibilidade de uso da cidade como atrativo turístico.

Embora não sejam frequentes os estudos que envolvam percepção e turismo, existem análises que envolvem, direta ou indiretamente, as relações e opiniões de comunidades envolvidas com as transformações socioespaciais que o turismo pode trazer.

Calvente (1996, p. 85-86), por exemplo, realizou uma pesquisa sobre os impactos da atividade turística em três comunidades do município de Ilhabela, São Paulo. De acordo com a autora, estas comunidades surgiram no período colonial, mas se isolaram do sistema produtivo, mantendo, portanto, sempre uma certa “independência” corroborada pela dificuldade de acesso que se impunha a esta ilha do litoral paulista.

Entretanto, a partir da década de 70, em especial com a evolução dos transportes, o turismo começa a se intensificar em Ilhabela em função de seus atrativos naturais, provocando uma profunda valorização do mercado imobiliário que inicia a instalação de casas de veraneio e hotéis na ilha. Esta especulação provoca a venda dos imóveis pela população local, e lhes

restam duas opções: trabalhar naquelas terras que antes eram suas, ou migrar (CALVENTE, 1996, p. 84).

O turismo de massa ganha expressão quando o capitalismo institui o trabalho assalariado, tornando o ócio e o lazer, uma espécie de não-trabalho. Depois, as férias remuneradas permitem ao trabalhador, fazer turismo. O turismo está, portanto relacionado com a insatisfação da vida cotidiana.

Após consolidada a atividade turística, o estudo de Calvente (1996, p. 87-88) demonstra os reflexos sentidos pelas pessoas das comunidades de Curral, de Armação e de Saco de Capela. Na primeira, as famílias tradicionais mantiveram a propriedade das terras, das 42 residências, apenas 9 pertenciam a “forasteiros”. O acesso à praia ainda era público, e a própria população se inseriu como fornecedora de serviços para o turista, com a criação de áreas de camping e venda de artesanato. Esta comunidade percebeu o turismo como uma atividade benéfica, que traz complementação de renda e emprego para a região.

A área habitada pela comunidade de Armação foi escolhida para a instalação de um grande complexo hoteleiro. Este complexo, somado às casas de veraneio, impediram, inclusive o acesso à praia, restringindo até as atividade de pesca. Frequentemente, os moradores apontaram a ocorrência de conflitos pela venda das terras, relatando episódios de incêndios criminosos, fechamento de estradas e “capangas” armados. Nesta comunidade a maior parte da população original migrou com o dinheiro recebido pelas terras, entretanto, com o fim deste capital, acabaram retornando e tornando-se empregados de baixos salários, pois representam mão-de-obra não especializada. Nesta comunidade o turismo é apontado como uma atividade maléfica aos interesses locais (CALVENTE, 1996, p. 88-89).

A última comunidade pesquisada, Saco de Capela, localiza-se próximo à sede municipal e nesta, as atividades tradicionais deram, quase inteiramente, lugar às casas de veraneio. Quase metade das famílias são de ‘forasteiros’, sendo que, nem os caseiros, nem os

trabalhadores locais são da comunidade. Nesta comunidade há uma grande resistência à atividade turística, que provocou, inclusive, conflitos entre os trabalhadores locais e de fora, provocando uma cisão nas relações da comunidade (CALVENTE, 1996, p. 89-91).

Este exemplo demonstra como os estudos de percepção podem ser importantes quando se objetiva a instalação de uma atividade que impulse o desenvolvimento local.

O planejamento do turismo, portanto, também pode e deve ser feito a partir das premissas acima, utilizando-se da percepção dos envolvidos com a atividade, já que pretende-se, inclusive, gerar benefícios para a população local, por meio da implantação de projetos turísticos, como a Estrada Real. Torna-se relevante conhecer o efeito das ações do turismo na compreensão e na nova espacialização que o turismo traz.

Com o objetivo de delinear e delimitar o campo desta pesquisa, que perpassa a relação interdisciplinar entre Geografia, Percepção e Turismo, foi elaborada uma reflexão teórico-conceitual sobre o turismo.

2.4 – Turismo: Motivações e Repercussões

Embora não seja possível datar o início das atividades turísticas no mundo, um dos marcos iniciais é o *grand tour*, surgido no século XVII, representado pelos passeios da aristocracia européia pelas principais cidades daquele continente, motivadas pelo desejo de adquirir conhecimentos e de desfrutar do lazer. A partir do século XIX, a insalubridade das cidades industriais provoca um movimento para fora da cidade, em busca de saúde, descanso, e prazer diante da natureza, do campo, da montanha ou do mar. Neste momento, além da aristocracia e das classes burguesas, também classes sociais desprezadas, timidamente, começaram a realizar deslocamentos para além do seu local de trabalho e moradia (RODRIGUES, 2003, p. 15-16).

Também a partir do século XIX, se tem registro de pessoas especializadas trabalhando com a recepção de visitantes, começando a transformar a atividade em negócio (RODRIGUES, 2003, p. 17-19).

Embora a primeira expansão do turismo tenha ocorrido, em função das más condições urbanas, para fora das cidades, atualmente, no momento pós-moderno ressurge o interesse pelo turismo urbano em detrimento da busca do natural, procurando neste espaço, a cultura, especialização e qualidade dos serviços, o patrimônio, etc (GASTAL, 2002, p. 69-72).

A atividade turística é portanto, produto da sociedade capitalista industrial. Segundo a OMT (Organização Mundial do Turismo) “turismo é o deslocamento de pessoas de seu domicílio cotidiano, por no mínimo 24 horas com finalidade de retorno (inclui-se aí objetivos como trabalho, aprendizado e aperfeiçoamento profissional)” (FUNARI; PISNKY, 2003, p.7).

O turismo é um conjunto de relações e de serviços resultantes de um câmbio de residência temporário e voluntário, motivado por razões alheias a negócios ou profissionais (MOESCH, 2000, p.11).

Para este trabalho, entretanto, considera-se que é o deslocamento com finalidade de retorno, por motivações diversificadas, uma vez que para o Projeto Estrada Real, existem várias categorias de atuação turística, pelas quais subdivide o enfoque e os investimentos, de acordo com o enquadramento de cada localidade, sendo elas: Ecoturismo; Excursionismo; Turismo Convencional; Turismo Cultural; Turismo de Aventura; Turismo de Eventos; Turismo de Negócios; Turismo de Saúde; Turismo Ecocultural; Turismo Ecológico; Turismo Educacional; Turismo Esotérico; Turismo Gastronômico; Turismo Histórico/Cultural; Turismo Religioso; Turismo Religioso/Esotérico; Turismo Rural; Turismo de Sol e Praia (INSTITUTO ESTRADA REAL, 2005). A limitação de tempo, fixada em 24 horas, não se justifica porque é comum, em várias cidades da Estrada Real, o deslocamento em tempo menor do que este (como Ouro Preto, por exemplo, onde parte dos visitantes moram ou se hospedam em Belo Horizonte, e visitam a cidade durante algumas horas) sem que isto

signifique a não geração de trabalho e emprego da atividade turística, já que estas pessoas, por exemplo, utilizam guias, restaurantes, museus, etc.

Sendo assim, as novas exigências do consumidor levam a pensar a cultura não só como motivação de viagem, mas como insumo, como bem de consumo, ao lado da paisagem e dos serviços. Como esta atividade é essencialmente espacial (sempre envolve deslocamentos) as cidades têm que ser vendidas e consumidas, compreendendo-se que existem várias cidades dentro de cada cidade, tornando-se inclusive, o turismo mais eficiente, uma vez que pode atrair pessoas com interesses diversos (NICOLAS, 2001, p. 45-47).

O turismo cultural não é o que se vê, mas como se vê, já que o turismo de massa levou tudo ao alcance de todos. O turismo cultural serve à apropriação da cultura local. Sendo assim, “Patrimônio Cultural é tudo aquilo que constitui um bem apropriado pelo homem, com suas características únicas e particularidades” (GASTAL, 2002, p.8). Este tipo de turismo gera impactos, tanto no receptor (morador) quanto no viajante (turista).

Mesmo que pessoas com pouca sensibilidade cultural ou curiosidade, o ato de viajar os coloca em contato com diferentes ambientes. E mesmo que elas conheçam poucas localidades fora dos circuitos turísticos, elas ainda captam um série de experiências e impressões. Elas aprendem, pelo menos, algo a respeito da paisagem local, sobre a comida e bebida, e sobre o modo como os moradores parecem se comportar (DOSWELL, 1997, p. 155).

O turismo cultural e, por conseguinte, o turismo histórico, é um dos maiores destaques e atrativos de todo o Projeto Estrada Real, que se baseia no mote do período minerador do Brasil colônia.

Neste contexto, existem bens culturais globais e bens que representam o local (como, por exemplo, igrejas barrocas em Ouro Preto – Minas Gerais), que as pessoas podem buscar quando viajam. O patrimônio cultural abrange tudo que é parte do “engenho humano” além de prédios e construções.

Embora o Projeto Estrada Real pretenda abranger turismo de vários tipos, o mote principal é o viés histórico-cultural, que constituiu as localidades que compõe os percursos, tornando-as interessantes focos de contemplação cultural.

O patrimônio cultural envolve o conjunto formado pelas questões históricas, arquitetônicas e ambientais, considerando-se o ambiente como uma produção humana. A paisagem é, então, fruto deste conjunto de componentes e gera uma curiosidade, uma atração para o turista.

[...] hoje entendemos que, além de servir ao conhecimento do passado, os remanescentes materiais de culturas são testemunhas de experiências vividas, coletiva ou individualmente, e permitem aos homens lembrar e ampliar o sentimento de pertencer a um mesmo espaço, de partilhar uma mesma cultura e desenvolver a percepção de um conjunto de elementos antes comuns, que fornecem o sentido de grupo e compreendem a identidade coletiva (LUCHIARI, 2000, p.17).

Assim, usa-se o tombamento para formar monumentos que identificam uma cultura local/regional/nacional/mundial que representam o passado histórico de uma sociedade e caracterizam um lugar. Embora o tombamento torne o lugar identificável e representativo, há uma transformação constante da cultura, que nunca é estática. Este movimento, que provoca os “novos usos” apontados por Luchiari (2000, p. 126) são diretamente influenciados pela globalização.

O fenômeno da globalização é impactante na expansão do Turismo, pelo fato de que a expansão da sociedade de serviços e consumo disponibilizam infra-estrutura de transporte, comunicação e processos de informação. Entretanto, a expansão do turismo acontece também, em meio à discussão de sustentabilidade, e faz parte da proposta do Governo de Minas Gerais, visando uma readaptação natural dos recursos, provocando a manutenção e reprodução da atividade. Há uma constante dinâmica entre o global e o local, o pós-moderno e o antigo, que atrai, inclusive, pela curiosidade de se conhecer o que formou a identidade coletiva já abordada acima na citação de Luchiari (2000, p. 122).

Luchiari (2000, p. 108), classifica as cidades turísticas de pós-modernas, porque pela primeira vez o urbano não é organizado para a produção, mas para o consumo de bens, serviços, paisagens e para o lazer. Há então, uma dinâmica relação entre antigas paisagens e velhos usos e novas formas de função, há uma contradição entre a paisagem histórica e o uso, pós-moderno:

Esse movimento entre o velho e o novo, acelerado pela urbanização turística, gera novas paisagens, consome outras, traz à cena novos sujeitos sociais, elimina ou marginaliza outras redesenha as formas de apropriação do espaço urbano, substituindo antigos usos e elegendo novas paisagens a serem valorizadas para o lazer. A criação destrutiva de urbanização turística desafia a todo instante a sobrevivência de antigas paisagens e a resistência do lugar (LUCIARI, 2000, p.109).

De acordo com Gallero (2001, p.34) “a globalização uniformizou os instrumentos, os veículos, os produtos de consumo, a linguagem tecnológica, a moda, os materiais e conseqüentemente os hábitos, as respostas e as aspirações dos setores importantes da sociedade”. Não há mais o desenvolvimento autônomo, mais sim a busca por objetivos comuns, que geram grandes alterações e adaptações do ambiente local, em função do almejar a realidade que é alheia. Há ainda o fator que este deslocamento que o turismo provoca, não significa a busca, pelo turista, do diferente, mas ao contrário, a busca pelas sensações que lhe trazem sentimentos de conforto, conhecidos e seguros.

O turismo tem sido tratado, especialmente pelos governos (no caso brasileiro pela Embratur e o Ministério do Turismo) como uma atividade econômica que pode reerguer e integralizar a economia do Estado, sendo, inclusive, eficiente na distribuição de recursos com maior igualdade, como se esta atividade fosse “sustentável” por natureza. A visão de que o turista viaja para sair da rotina, e não porque tem interesse em regiões ou culturas diferentes, colabora para o tratamento desta atividade como exclusivamente econômica. Esta visão, no entanto, é limitada, uma vez que as transformações e influências ambientais, políticas, sociais e culturais, em maior ou menor escala, também são expressivas.

Entretanto, devem ser considerados, para além do aspecto econômico-desenvolvimentista, também as implicações socioculturais. Tomas (1996, p. 189-192) realizou um estudo sobre o turismo de massa no litoral europeu do mar Mediterrâneo: inicialmente, a maior parte das áreas que se transformaram em turísticas, eram pacatas e tradicionais vilas rurais, que tinham, inclusive, um tradicionalismo religioso bastante arraigado. O autor destaca que, inicialmente, houve um choque cultural em função das diferenças nos modos de vida, e a ética religiosa criticava esta “nova” cultura. Entretanto, o retorno financeiro fez com que as repercussões fossem silenciadas ou, no mínimo, abafadas, mas o autor detectou que o turismo provocou mudanças de valores, estilos de vida coletiva, conduta moral e política, expressões coletivas artísticas, gastronomia, língua, tradições religiosas e até no tipo de arquitetura.

Tomas (1996, p. 200-201), classifica o turismo como uma atividade etnocida, que extermina as culturas tradicionais. O autor lembra ainda das implicações ambientais que esta atividade pode trazer, no caso estudado (mediterrâneo) o autor aponta, por exemplo, o aumento do consumo de água na região, a contaminação de água e solo, a geração de resíduos e a poluição atmosférica.

Yázigi (1999, 133-134), aponta o turismo como um consumidor de paisagens, como negociador / vendedor de belezas naturais, e classifica tal característica como um vandalismo do espaço. Réaud (s/d) *apud* Yázigi (1999, p. 135-136) explica:

Entende-se hoje, pelo termo infamante de “vandalismo”, não somente a destruição de monumentos que possuem um caráter artístico ou aos quais se ligam lembranças históricas que os enobrecem, mas as alterações de suas ambiências (vandalismo publicitário), seu deslocamento (elginismo), sua restauração excessiva (vandalismo restaurador). Além disso a destruição de sítios naturais é considerada como um ato de vandalismo com igual peso que a destruição dos monumentos feitos pelas mãos dos homens

Cabe, então, trazer à discussão o conceito de desenvolvimento sustentável divulgado pelo relatório Nosso Futuro comum, de 1987, propõe que, em vários âmbitos, a humanidade passe a tratar seu futuro no presente. A natureza então, passa a ser tratada como capital futuro,

para ser utilizada de forma racional. Sendo assim, o turismo sustentável busca a conservação ambiental e a regularização do mercado da indústria do turismo de massa, e do alternativo (LUCHIARI, 2000, p. 119).

[...]o turismo sustentável, [...] apoia-se nos princípios de uso sustentável dos recursos naturais, de manutenção da diversidade natural e cultural, desenvolvimento e integração das comunidades locais, de um marketing responsável, da necessidade de pesquisas entre outras. (EVE,1992, *apud* LUCHIARI, 2000, p.118).

De acordo com Swarbrooke (2000, p. 33-35), uma das mais frequentes noções que envolvem a sustentabilidade do turismo, dizem respeito ao envolvimento da comunidade. A figura 8 a seguir mostra os temas que o autor considera que devem ser debatidos no que tange a sustentabilidade do turismo:

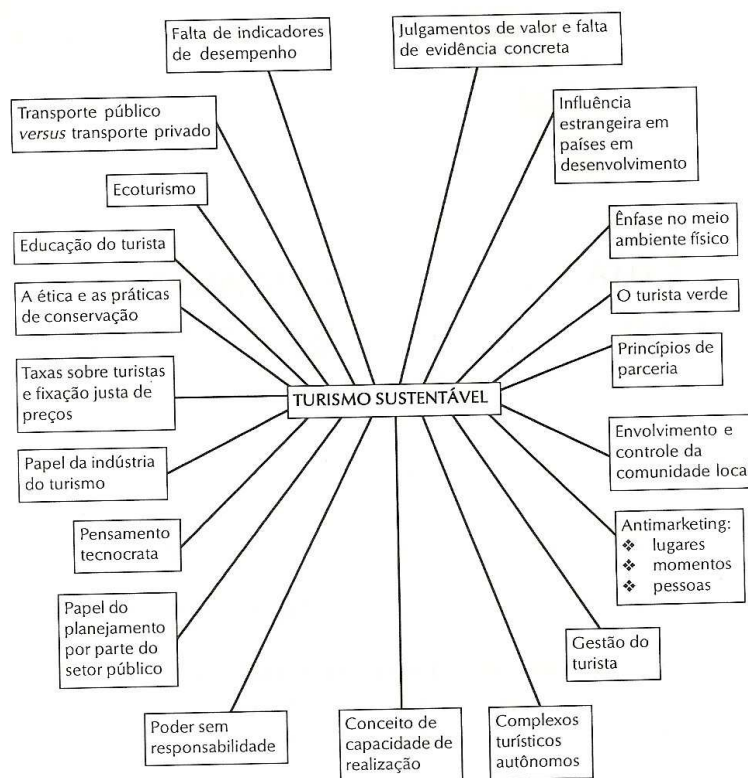


Figura 8 : Temas no debate do turismo sustentável
 Fonte: Swarbrooke (2000, p. 34)

Entretanto, parece pouco provável que o Projeto Estrada Real tenha sido planejado sobre as metas de discussões propostas pelo autor. Tem-se ainda que pensar se o dispêndio de

recursos para esta discussão é válido antes de saber se o turista será efetivamente atraído. Ou ainda, se esta é a sustentabilidade que se pretende.

Um outro argumento comum a favor do turismo, é de que a implantação de novos projetos turísticos utiliza a força de trabalho de forma intensiva, podendo modificar os índices de desemprego, sendo um setor da economia que cria postos de trabalho constantemente. Entretanto, segundo Barros (s/d, p. 43), o turismo costuma destruir empregos anteriores, nem sempre permitindo a reposição. A atividade ainda apresenta problemas como:

- tendência a instabilidade de emprego, uma vez que é atividade sazonal e depende da vontade e visitação das pessoas, ou seja, quando o destino deixa de ser “moda” provoca demissão em massa dos trabalhadores envolvidos;
- desemprego crônico acumulado e massivo processo de formação de mão-de-obra para o setor, uma vez que as pessoas começam a direcionar toda a sua formação para a atividade o que torna o mercado competitivo e até saturado, gerando ainda como consequência:
 - baixa remuneração

Outro argumento a favor do turismo é de que utiliza infra-estruturas já existentes, reduzindo custos do setor público para implantação da atividade. No entanto, em locais de atração para turismo ecológico ou ecoturismo, por exemplo, não há esta infra-estrutura instalada. Além disso, o uso da infra-estrutura   sazonal e, geralmente, as existentes não d o conta da demanda nos períodos de alta temporada, gerando necessidade de criação de novas estruturas que ficam subutilizadas na baixa temporada. Outros problemas que podem ser causados pelo turismo, segundo Barros (s/d, p. 49) são:

- Evasão de recursos e desequilíbrio regional, uma vez que os “esforços” ficam concentrados apenas nas áreas que recebem maior fluxo turístico;

- Estado se esvai, por exemplo, fornecendo incentivos fiscais, abstendo-se da arrecadação que provocaria o retorno financeiro do investimento, impedindo ou limitando a expansão da infra-estrutura para novas áreas, distorcendo ainda mais a situação regional;
- A emergência da ética ambiental que discute e define como deve se “usar” a natureza;

Deve-se ainda avaliar a relevância e a necessidade desta política desenvolvimentista, ou seja, pensar se é importante, para àquela população, o progresso que se pretende implantar.

Nem sempre o desenvolvimento é desejável, diz-se. As vezes, e não raro, não o é. Conclui-se, após se comparar as perdas sociais e ambientais que o desenvolvimento causa com as conquistas trazidas pelo mesmo (BARROS, s/d, p. 49).

Barreto (2000, p. 31), não concorda que o turismo deva ser tratado apenas como uma indústria, já que esta atividade também envolve grupos sociais que não a praticam. Os turistas estabelecem um primeiro contato com prestadores de serviço, que se relacionam com outros grupos locais, que não necessariamente estão envolvidos com a atividade turística. O turismo também cresce e espalha de modo incontrolável e imprevisível. As situações do turismo não se reproduzem.

Cara (2001, p. 88-91) descreve o turismo como produtor e transformador do território, quando cria imagens e representações que passam a ser reconhecidas por toda a sociedade (a Torre Eiffel em Paris, por exemplo). E ainda consumidor e produtor de tempo, quando, por exemplo, as agências de viagens planejam as áreas a serem visitadas em um determinado tempo, que não pode ser ultrapassado, vendem a imagem da “perfeição”, não permitindo uma reflexão ou inflexão naquele espaço ou sociedade. Salienta ainda, que o turismo é um fenômeno cultural que se conecta aos processos sociais da comunicação: hoje é possível a várias pessoas pensar com familiaridade sobre Paris, sem nunca ter, efetivamente, estado lá.

Tratar a atividade turística apenas como fruto do planejamento de uma viagem, como propaganda, também pode limitar o espectro de suas repercussões. Ou seja, uma vez que o

investidor ou prestador de serviços anunciou seu produto, bastaria para gerar a demanda da viagem, sem necessariamente, haver um planejamento econômico em nível público, por exemplo, ou mesmo o preparo da comunidade local para receber “forasteiros”, gerando os mais diversos tipos de impactos. Por isso, o planejamento tem sido feito aquém do necessário, trazendo problemas ao ambiente e comunidade, atendendo apenas aos grupos empresariais envolvidos (BARRETO, 2000, p. 22).

Para se implementar o turismo, deve haver políticas gerais, geridas pelos governos contemplando interesses dos vários atores. No caso brasileiro, estes são inexistentes ou quase, sendo o turismo, geralmente, planejado apenas pelas empresas que objetivam otimizar seus lucros (BARRETO, 2000, p. 28).

[...] do ponto de vista comercial o turismo é um produto que se elabora com as matérias-primas da natureza (recursos naturais), acrescido de equipamentos para prestar serviços de recreação, alimentação e hospedagem, aos quais se chega através de um transporte (BARRETO, 2000).

Portanto, a teoria de que o turismo é desenvolvidor está em cheque, especialmente, nos “países subdesenvolvidos” e/ou países em desenvolvimento, o efeito de multiplicidade pressupõe uma corrente pela qual o dinheiro do turista é distribuído pelas prestadoras de serviços na forma de salários, que por sua vez são redistribuídos pelos assalariados em suas despesas de serviços, que por sua vez distribuem esse dinheiro entre seus assalariados, e assim por diante (BARRETO, 2000, p. 27).

Há ainda a questão da aceitação ou rejeição do turismo por parte dos grupos sociais locais, que vêem sua cultura impactada. O espaço só existe (realiza) enquanto lugar/atuação do homem. Como isto depende da ideologia do grupo pode-se dizer que há uma realidade global argumentada e articulada. O lugar recebe influências externas e as combina com os costumes locais (LUCHIARI, 2000, p. 123-125).

A turistização de uma paisagem, geralmente, leva a um processo de remoção seletiva dos pobres. Isto porque até os dias atuais o planejamento turístico é pobre de participação das comunidades locais, que resgataria os interesses locais, entretanto é difícil a implantação desta participação por vários fatores. A paisagem turística, nem sequer existe na natureza, ela é uma invenção valorizada pela sociedade por meio de sua cultura e história (BARRETO, 2000, p. 32-33).

A paisagem não se esgota, porque é socialmente construída. O que se esgota é um recurso natural ou um determinado uso da paisagem. Com a implantação da atividade turística ocorre um crescimento acentuado da população e da força de trabalho, esse crescimento, porém, geralmente, não é impulsionado pela inserção da população local, mas pela intensificação dos fluxos migratórios.

sem dúvida, a atividade turística é mais nociva que a “indústria com chaminés” que, aliás, impulsionou todo o processo de urbanização. Mas é preciso planejamento porque a urbanização turística não gera cidades tão indesejáveis quanto o fez a urbanização industrial. (LUCHIARI, 2000, p. 128).

Ou seja, a exposição de Luchiari (2000, p. 105-128) demonstra que, em função do turismo criar uma “atmosfera” de desenvolvimento tem sido feito sem planejamento adequado, o que pode torná-lo mais nocivo até do que atividades tradicionalmente consideradas “sujas”. A base chave do planejamento turístico é: como explorar recursos sem destruí-los, mantendo assim, a capacidade de reprodução da atividade (sustentabilidade).

Salva (1996) *apud* Barros (s/d, p. 86-87) prevê o declínio dos resorts em suas seis fases, que podem ser transpostos para o uso turístico de outras localidades:

- “1 – exploração: poucos visitantes atraídos pelas belezas naturais e/ou culturais e reduzidos às instalações turísticas;
- 2 - envolvimento: pequeno envolvimento da população local em prover serviços turísticos; época e estação turística já começa a ser constatada;
- 3 - desenvolvimento: chega grande número de turistas e controle dos fluxos passa a ser gerado por empresas externas, observando-se também tensões entre habitantes locais e turistas;
- 4 - consolidação: o turismo se torna principal setor econômico do local, mas as taxas de crescimento do número de visitantes começam a mostrar sinais de declínio;
- 5 - estagnação: o número máximo de visitantes é atingido; o resort torna-se fora de moda, há desvalorização em curso de propriedades e fuga de capitais;

6 - declínio: o poder de atração continua a cair; os visitantes se dirigem a outros resorts e a área passa a depender cada vez mais e visitantes de um dia e recreações de fim de semana; a área de origem de visitantes se retrai e se torna cada vez mais limitada.”

O ciclo mencionado refere-se à um resort, no entanto, é possível estabelecer uma analogia com pequenas cidades que se transformam em turísticas. Isto porque, como no caso do resort, estas cidades passam a se sustentar praticamente apenas do turismo, negligenciando atividades tradicionais geradoras de renda. Sendo assim, estas merecem maior cuidado no planejamento turístico, para que não atinjam os estágios da estagnação e do declínio dependendo apenas do turismo como fonte de recursos, o que, naturalmente, causaria um colapso local.

Portanto, deve-se adequar o planejamento para levar em conta, especialmente e cuidadosamente, a demanda turística. Para tal, considera-se fatores como o tempo de uso dos equipamentos, controle da jornada de trabalho, custo da empreitada, volume de renda esperado, tempo livre que a viagem demanda do turista, atrativos da paisagem, clima, acessibilidade e custo, além da idade, educação, renda e tipo de emprego do turista que se pretende atrair. Deste modo, o turismo pode se tornar sustentável, pelo menos sob o aspecto sócio-econômico.

Segundo Wainberg (2000, p. 14-16), o turismo é essencialmente visual. O primeiro contato é com a paisagem. Por isso, turismo é experiência sob controle antes de tudo. É uma experiência com saber cultural, em primeiro lugar. A identidade de um local é portanto o conjunto destes marcos, de fácil consumo, mas o turismo simplifica a complexidade do local. O visitante seleciona a imagem a ser transportada no retorno por critérios próprios. Há imagens públicas embora elas sejam construídas individualmente. Esta consagração os transformam em produto para o consumo.

O estranho é embalado como produto, o turismo cultural é ao mesmo tempo comunicação do que a cidade fala e percepção. O espaço pode ser entendido como linguagem, representação da prática cultural que lhe é inerente.

No entanto, a imagem de um lugar pode variar muito dependendo da formação e sensibilidade de cada observador. A atividade turística depende também do observador, do seu preparo para sentir ou perceber para estudar a paisagem urbana deve usar a visão global que considera o conjunto regional como totalidade.

Para Moesch (2000, p.12), não se desenvolveu uma epistemologia do turismo porque as pesquisas acadêmicas são recentes, havendo mais as pesquisas práticas empresariais. Além disso, o objeto de turismo é inter e multidisciplinar, sendo tratado ora sob um, ora sob outro enfoque, sob a especialização de cada disciplina, fragmentando e desarticulando os estudos:

O comportamento mercadológico determinista, que utiliza o turismo como objeto de consumo no sistema econômico, desconsidera sua Interdisciplinaridade, principalmente como relação intercultural passível de interferir e atribuir novas relações e códigos, diferente daqueles produzidos e distribuídos em seres, segundo coletividades, reconhecida e reconhecíveis em grupos, previamente rotulados como processo humano, ultrapassa o entendimento como função de um sistema econômico. Como um processo singular, necessita de resignificação às relações impositivas, aos códigos capitalísticos e aos valores colocados como bens culturais (MOESCH, 2000, p.15).

Os trabalhos de Geografia da Percepção, que têm como referencial teórico a fenomenologia, têm ganhado aplicações nas mais diversas áreas e diferentes tipos de diagnóstico. Portanto, a pretensão desta pesquisa é que se possa, por meio dos referenciais teóricos trabalhados, usar esta abordagem inovadora na compreensão da atividade turística no caminho dos Diamantes (Fig. 9). Portanto, para tornar esta reflexão possível, se trabalhou o referencial metodológico dos *Mapas Mentais* a seguir.

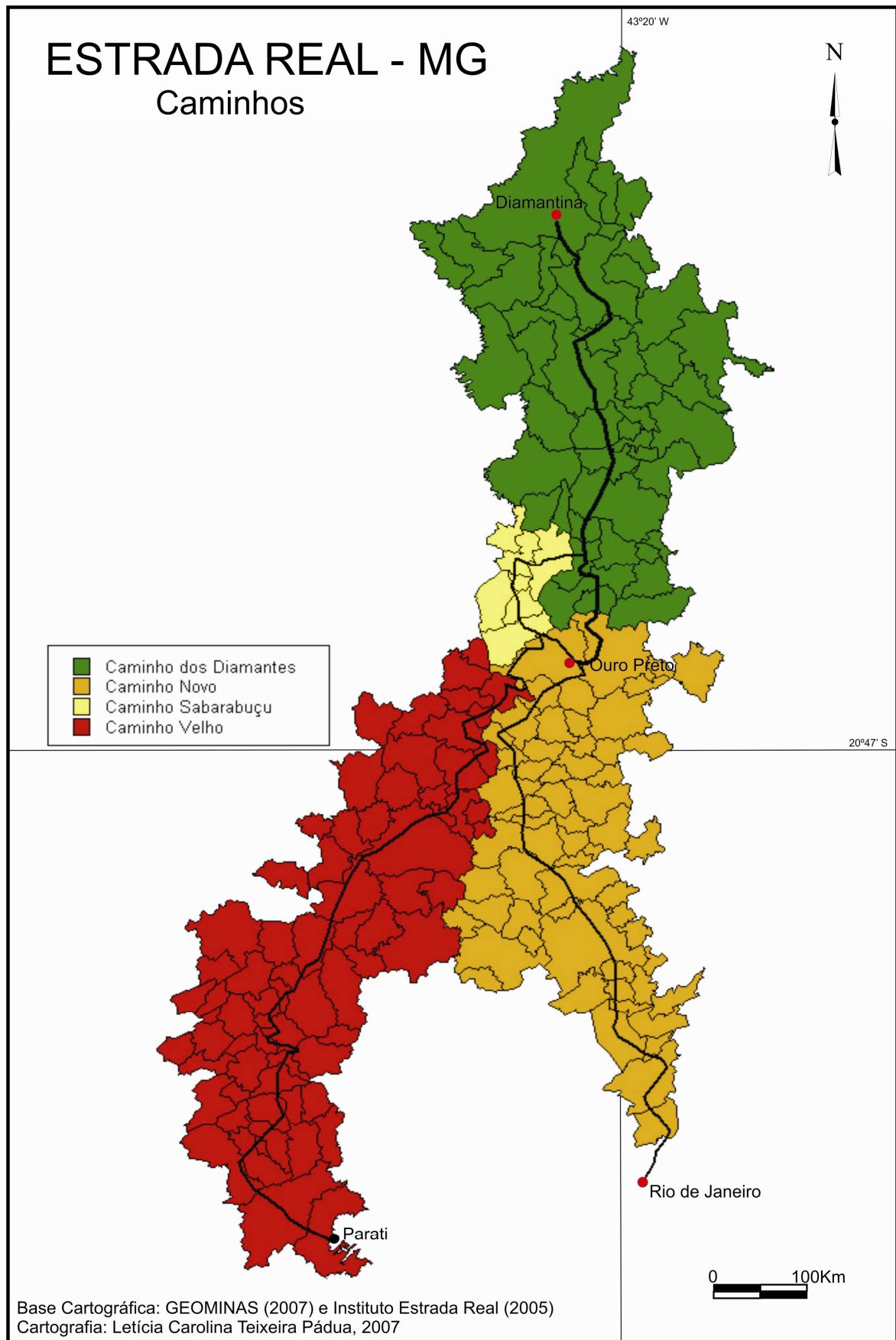


Figura 9 : Mapa dos Caminhos – Estrada Real

REFERENCIAIS METODOLÓGICOS

A escolha de um local a ser visitado ocorre a partir da satisfação de necessidades pessoais. Esta escolha também está limitada pelo dinheiro, emprego, família, amigos, escola das crianças, língua, leis, etc.

No entanto, a mobilidade no mundo é cada vez maior e mais acessível com a evolução dos transportes e grande quantidade de fluxo de informações. Para compreender as motivações destas viagens, têm-se estudado a percepção que, entre outros aspectos, trata de como as pessoas formam imagens dos lugares e como estas imagens influenciam em suas decisões. Ou seja, “A idéia de proximidade social e distância física interagem produzindo uma resposta particular” (GOULD; WHITE, 1974, p.17).

De acordo com Gould e White (1974, p. 18) para se trabalhar a Percepção Ambiental, pede-se, por exemplo, às pessoas que listem, em ordem de preferência, os lugares que escolheria para morar. Neste trabalho, se considerou que, também a escolha do local de passeio, de férias, enfim da prática de turismo, pode ser definido por meio deste rol de prioridades, elaboradas com critérios pessoais. Entretanto, mesmo a escolha sendo pessoal, a própria cognição individual está condicionada a uma série de aspectos. Um dos aspectos mais primordiais é a quantidade e o tipo de informação que temos sobre o lugar. Ora, é pouco provável que uma pessoa planeje suas férias ou passeios para visitar um local do qual nunca ouviu falar! Esta informação pode ser direta ou indireta, uma vez que também se formam imagens mentais a partir de propagandas de rádio, televisão, revistas, outras pessoas, etc.

Outro fator determinante para definição de uma viagem é a paisagem que se espera encontrar. Esta escolha, entretanto, não é universal, ou seja, não existem paisagens que são atrativas para todas as pessoas, alguns, por exemplo são atraídos pela “paz do campo”,

enquanto outros preferem a “agitação” do meio urbano/metropolitano. Além da paisagem, o clima também é considerado na escolha, que é essencial ao conforto e às vezes até à vida, por exemplo, furacões, nevascas ou desertos podem limitar a acessibilidade à um local. A familiaridade da língua e cultura costuma também influir na escolha, já que as pessoas tendem a ir para locais com língua e cultura (re)conhecidas (GOULD, WHITE, 1974, p. 19).

De acordo com Gould e White (1974, p. 21), até atitudes políticas também podem influenciar nesta escolha (ex: preconceito, aborto, casamento gay, etc). Há ainda vários outros aspectos menores que são considerados por cada uma das pessoas neste processo de decisão.

No caso do turismo, há quatro fatores notadamente mais relevantes na escolha: a beleza cênica, a acessibilidade, os serviços oferecidos e a quantidade de dinheiro que se dispõe a gastar. Estes são extremamente limitantes do tipo e da destinação da viagem e até da viabilidade de implantação desta atividade.

Um dos primeiros estudos sobre a escolha das pessoas por determinados lugares foi realizado por Trowdridge, em 1913, quando notou que algumas pessoas na cidade tinham senso de orientação enquanto outras estavam sempre perdidas. O referido autor então sugeriu a hipótese de que algumas pessoas traçavam mapas imaginários dos lugares, enquanto outras eram egocêntricas e viam as direções e caminhos em relação à sua própria posição, estas pareciam mais seguras no seu próprio deslocamento (GOULD; WHITE, 1974, p. 28).

Lynch (1999, p. 17-20) levantou novamente a questão da percepção ambiental, perguntando a um grupo de pessoas sobre sua percepção de marcos proeminentes na paisagem de Boston, Jersey e Los Angeles, construindo uma imagem geral da cidade que destacava os elementos básicos da paisagem urbana.

Notadamente, as pessoas percebem coisas numa escala humana, grandes prédios e construções, que a princípio se considerava como os destaques da paisagem, não são corriqueiramente percebidos, enquanto os monumentos mais baixos, como igrejas, foram

freqüentemente citados (LYNCH, 1999, p. 48-49). Entretanto, para o turista, esta lógica não se mantém necessariamente. Uma vez que, por meio do planejamento de sua viagem, o turista já teve sua visão condicionada para determinados monumentos e paisagens, geralmente apontados pelas operadoras de turismo ou pelos próprios visitantes anteriores como algo “bonito” ou “interessante” que deve ser visto: são os “pontos turísticos”.

Por outro lado, a percepção das pessoas sobre a cidade varia de acordo com a localização desta pessoa e com a classe social a que pertence. Um estudo realizado por Orleans (1967) (*apud* GOULD; WHITE, 1974, p. 34-37), em Los Angeles aponta que, os ricos brancos conhecem detalhes da cidade como um todo, os negros, os caminhos para o centro, onde trabalham, e os latinos quase só o seu bairro.

Lynch (1999, p. 161-165), com o objetivo de auxiliar das decisões de planejamento e design urbano, propôs um método que consiste em realizar uma entrevista com uma pequena amostra de cidadãos sobre a sua imagem do ambiente. Na primeira entrevista, solicitava-os desenhar um mapa esquemático da cidade, fazendo a descrição mais detalhada possível de alguns trajetos, enumerando os elementos mais expressivos ou “vivos” na memória. A entrevista era totalmente gravada em fita e transcrita em seguida (procedimento adotado no presente trabalho), e os pontos mais recorrentes nas entrevistas eram mapeados pelo pesquisador.

A amostragem pequena é comum nos estudos de percepção em primeiro lugar, pela dificuldade de se levantar dados tão detalhados e pessoais em grande quantidade de entrevistas, em segundo lugar, porque estes estudos se importam mais com a possibilidade de definir um padrão de percepção comum ao grupo pesquisado do que os detalhes “diferentes” que cada um pode ser capaz de enumerar

Em uma segunda etapa, era requerida a classificação de algumas fotos aéreas, dadas aleatoriamente, em quaisquer grupos que quizessem, explicando o porquê da criação destes

grupos. As fotos da cidade onde se fazia a pesquisa, após reconhecidas, deveriam então ser ordenadas, formando um grande mapa da cidade (LYNCH, 1999, p. 164)

Na próxima etapa da pesquisa, Lynch (1999, p. 165-167) solicitou que observadores treinados e experientes percorressem os mesmos trajetos “mapeados” pelos entrevistados, levantando os pontos de maior destaque na paisagem. Esta atividade produziu o mapeamento das impressões que a realidade provoca em um observador profissional.

Posteriormente, foram comparados os materiais das entrevistas, e aqueles elaborados pelos profissionais. Em Boston, por exemplo, as análises de campo revelaram-se previsões surpreendentemente semelhante às derivadas do material das entrevistas.

A seguir, pode-se visualizar o mapa, feito pelo pesquisador a partir das percepções coletadas nas entrevistas (Fig 10A) que é bastante semelhante, embora mais detalhada que àquela derivada dos mapas esquemáticos dos entrevistados (Fig. 10B), de onde pode-se concluir que as pessoas tendem a detalhar mais a descrição do que os desenhos. Os pontos marcantes levantados pelo profissionais (Fig. 10C) e o mapeamento destes (Fig. 10D) também guardam bastante semelhança com os apontamentos dos entrevistados.

O autor salienta que a amostra foi pequena, devido ao vasto tipo de indagação que se fez e à quantidade de tempo exigido para a técnica de análise utilizada, fato que também ocorre no presente trabalho, embora a amostra não tenha sido não restrita quanto a de Lynch

Uma grande preocupação do autor foi de que suas amostras não eram equilibradas quanto a idade, sexo e renda e ocupação. Eram todos de classe média o que pode deturpar a visão da cidade. A partir da experiência o autor indica que se faça entrevistas com grande variedade de pessoas, de modo a condizer com as características gerais da população. No presente trabalho, entretanto, a amostra foi aleatória e abarcou pessoas da mais diversas classes, idades, renda, etc. Lynch (1999, p. 176-177) sugere ainda que as entrevistas sejam realizadas por meio de perguntas e classificações, já que o desenho torna-se complicado no

campo. Esta indicação foi acatada nesta pesquisa e optou-se, portanto, em não solicitar o desenho de mapas mentais mas, a partir da classificação das cidades pesquisadas, a própria autora geraria os mapas mentais.

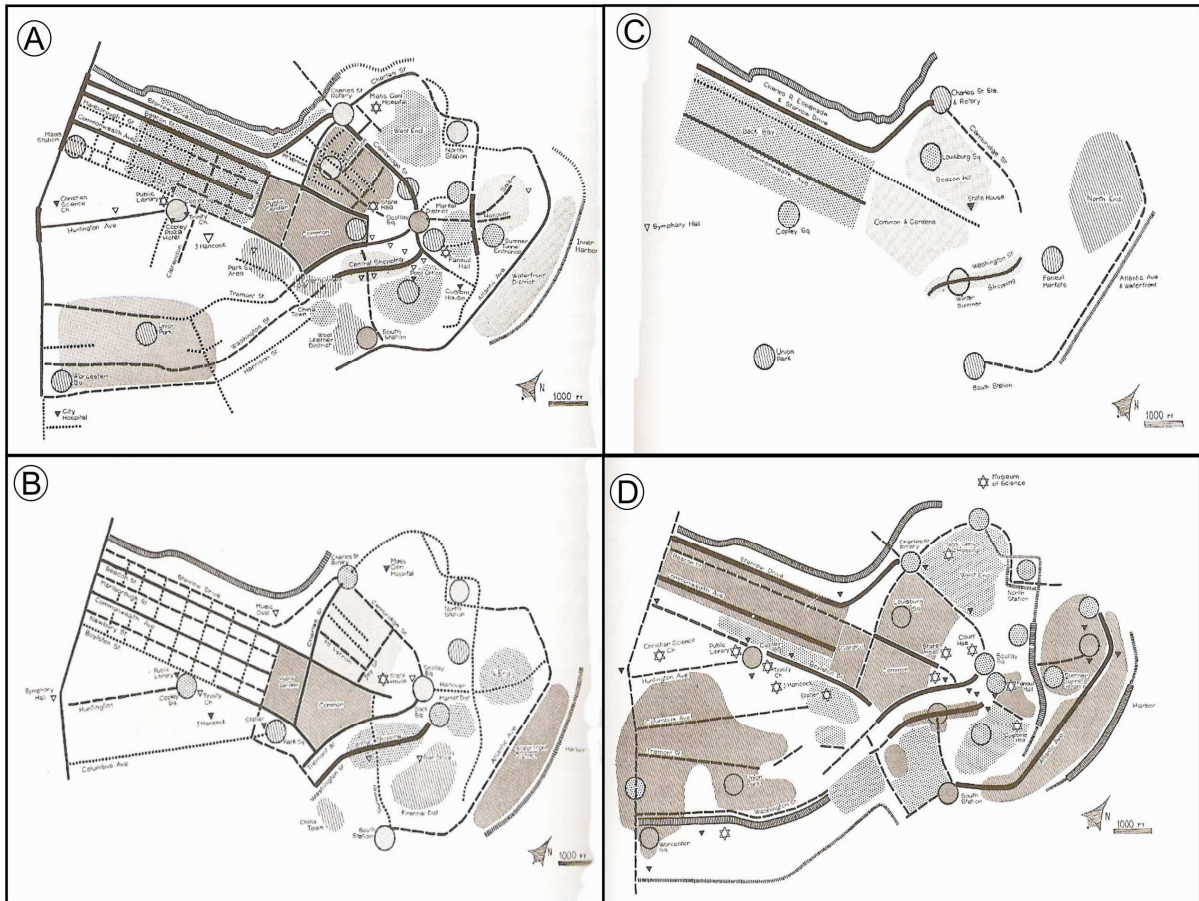


Figura 10 : Imagens mentais de Boston
 Fonte: Lynch, 1999, p. 168-169

Hartshorn (1980, p. 186) considera que existem duas abordagens de pesquisa em percepção. A abordagem estrutural foca na percepção da identidade e maneira como o entrevistado recebe e organiza as informações espaciais em sua percepção. Já a abordagem avaliativa enfatiza o modo como as pessoas reagem a informações espaciais, como seu comportamento impacta o entorno. Considera que todas as pessoas têm capacidade de perceber e reconhecer elementos no meio circundante e como esta percepção pode influir, inclusive, no processo de tomada de decisão (HARTSHORN, 1980, p. 187).

A pesquisa, portanto, utilizou a abordagem avaliativa, pois considera-se que esta representa um avanço na análise da organização do espaço. Avaliou-se como a percepção de moradores e turistas podem influenciar na decisão de viajar, ou retornar, pelo percurso da Estrada Real.

3.1 – Abordagem Metodológica

Na tentativa de medir a imagem que as pessoas têm dos lugares, partiu-se do pressuposto que o mapa mental de cada pessoa é único. Se, entretanto, um mapa mental nunca é igual a outro, eles também não são completamente diferentes. Sendo assim, deve-se extrair as características comuns, mais recorrentes, criando uma classificação que permita agrupar respostas e objetos em agrupamentos por similaridade.

White (1978, p.55) conceitua a técnica dos mapas mentais, como “a busca pela imagem espacial que as pessoas carregam”, e podem ser realizados de forma direta (solicitando ao entrevistado que desenhe um mapa) ou indireta (solicitando que uma série de elementos sejam rankeados em termos de um atributo, e o pesquisador, então representa os resultados em forma de mapa). Serão apresentados a seguir aplicações dos dois métodos na elaboração de Mapas Mentais.

Amorim Filho e Abreu (2002, p. 233-237) realizaram um estudo sobre os mapas mentais dos alunos ingressantes nos cursos de graduação em Geografia e Relações Internacionais da PUC Minas, sobre a Ásia Centro-Meridional, solicitando-os que desenhassem em um mapa a localização dos países. Os autores relacionaram vários aspectos identitários dos participantes da pesquisa. Entretanto, o que se destaca no trabalho é que antes do 11 de Setembro (atentado terrorista ocorrido nos EUA), poucos alunos tinham mapas mentais desta área e, daqueles que eram capazes de mencionar alguns países, apenas os maiores eram levantados. Já após o atentado, em função da superexposição midiática da

região houve um grande aumento no número de alunos capazes de elaborar imagens mais detalhadas e enumerar maior número de países.

Gould e White (1974, p. 67), desenvolveram o método, classificado como indireto por White (1978) para a elaboração (extração) de mapas mentais, que foi sintetizado na figura 11 a seguir:

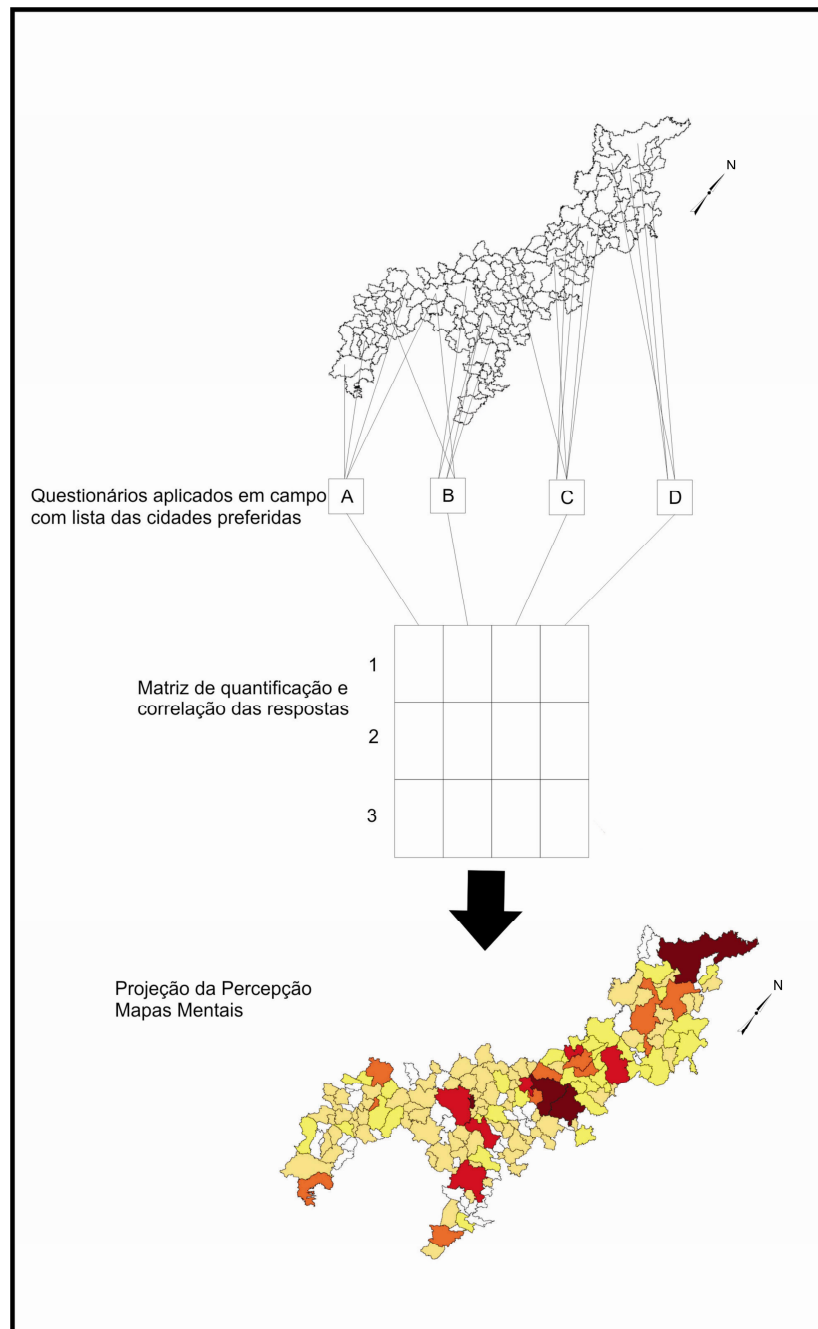


Figura 11 : Processo de construção de um mapa mental
Fonte: Adaptado de Gould; White (1974, p. 67)

A proposta é que as informações espaciais sejam captadas como no caso desta pesquisa, por meio de questionários, por exemplo. Os dados, da percepção dos entrevistados são inseridos em uma matriz de dupla entrada, ordenados por um critério que, neste trabalho, é o grau de preferência por visitar as cidades da Estrada Real e o número de vezes que cada cidade é citada pelos entrevistados. Estes dados são, então, correlacionados, para que se retire a percepção do grupo entrevistado, a média da percepção. Estes são plotados em mapas que são os *mapas mentais* (GOULD; WHITE, 1974).

Os autores aplicaram esta metodologia em diversas cidades britânicas, investigando onde os entrevistados gostariam de viver. Esta pesquisa apresentou uma série de diferentes visões da ilha e, de modo geral, há uma tendência das pessoas de apontarem o local onde estão como o ideal para viver. A seguir dois Mapas Mentais, um elaborado a partir da a visão dos entrevistados da cidade de Redcar (Fig. 12A) e outro das entrevistas de Inverness (Fig. 12B). Embora este não seja o tipo de mapa que se pretende produzir na presente pesquisa, é possível ilustrar como as diversas visões produzem *mapas mentais* diferentes.

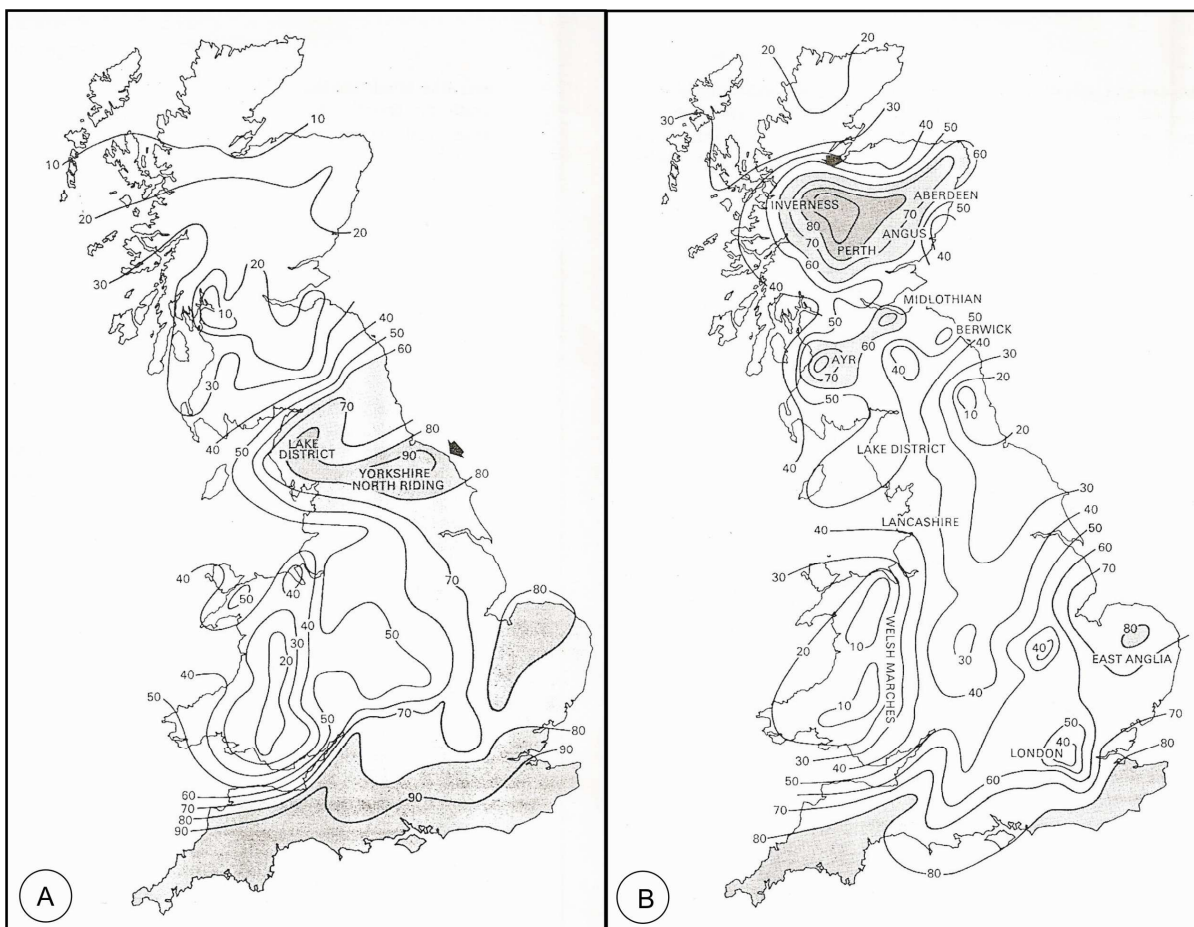


Figura 12 : Mapas mentais da Britânia a partir dos entrevistados de Redcar e Inverness
 Fonte: Gould; White, 1974, p. 78 e 80

Whyte (1978, p. 19) apontou as técnicas para pesquisas de Percepção e as denominou observação, escuta e entrevistas. Ainda de acordo com a mesma autora esta última tem sido bastante utilizada para este tipo de estudo, porque permite compreender aspectos subjetivos e elementos que não podem ser apreendidos pela simples observação do pesquisador, como questões sobre o passado ou sobre o modo como uma comunidade se sente afetada por algum evento.

3.2 – Metodologia – Estudo do Caminho dos Diamantes

Considerando o exposto acima e objetivando a construção dos mapas mentais, este trabalho foi produzido a partir dos seguintes passos:

- 1º - Escolher as cidades e/ou destinos turísticos a serem pesquisadas.

Optou-se por realizar a pesquisa de campo no trecho do “Caminho dos Diamantes”, por ser o trecho com o menor número de cidades históricas na classificação do IPHAN (2007) (CALDEIRA, 1997), portanto, provavelmente o trecho menos conhecido turisticamente.

2º - Elaborar e aplicar questionário semi-estruturado (apêndices 1 e 2) com questões abertas e amostragem aleatória. A princípio, a amostragem escolhida, do tipo aleatória simples, seria calculada a partir da fórmula para populações infinitas (GIL, 1987, p. 99-101) em função da impossibilidade de se contabilizar o universo a ser pesquisado (o número de turistas que estivessem frequentando o percurso).

Entretanto as especificidades da pesquisa acabaram por perfazer outro caminho. Na grande maioria das cidades pesquisadas não havia turistas ou visitantes para serem entrevistados ou, se havia, o número era extremamente pequeno. Os moradores, por sua vez, ora se mostravam extremamente interessados nas perguntas, ora desconfiados e indispostos. Salienta-se que, este tipo de trabalho, envolve permitir que o entrevistado faça comentários, conte experiências, vivências que tornam, por vezes, as entrevistas bastante longas.

Whyte (1978, p. 30) ratifica esta posição salientando que, com o tipo de questionário utilizado, há maior consumo de tempo para as perguntas e análises das respostas, deve ser menos rigoroso estatisticamente. A autora destaca que, em estudos de Percepção, esta desvantagem é menos relevante, já que a razão da entrevista é, acima de tudo, compreender a perspectiva dos entrevistados, ou de um grupo. Quando neste grupo, existe um padrão de respostas que se repete em razoável quantidade, o pesquisador então, pode realizar o tratamento quantitativo usando técnicas como o ranqueamento (WHITE, 1978, p. 33-42)

Para tal, o tipo de questionário escolhido foi o semi-estruturado (Apêndices 1 e 2), que permite uma certa liberdade nas respostas. De acordo com White (1978, p. 44) a entrevista por meio de questionário semi-estruturado – com questões abertas – permite que o entrevistado apresente não apenas a percepção da situação exposta, mas que defina o que

considera mais relevante, com seus próprios termos. As questões abertas permitem ainda que se maximize a visão do entrevistado, minimizando as concepções do entrevistador, que para tal, não deve explicar, sugerir ou exemplificar respostas.

White (1978, p. 36) aconselha que, após a elaboração do questionário, o mesmo deva ser testado antes de sua efetiva aplicação, para que se possa verificar a existência de ambigüidades, dificuldades de entedimento, adequação da linguagem, entre outros problemas que são identificados por meio deste teste, que deve ser feito com um público alvo semelhante ao da pesquisa. No presente trabalho o teste de compreensão das questões foi feito com transeuntes dos bairros Buritis e Renascença, em Belo Horizonte, e exigiu algumas adaptações de linguagem, que foram realizadas.

Optou-se por pesquisar as sedes dos municípios perpassados pelo Caminho dos Diamantes, entretanto, as perguntas foram direcionadas para o conjunto da percepção sobre a Estrada Real e os locais onde o turista gostaria de visitar ou já visitou, se já ouvira algo sobre a Estrada Real e o que a localidade oferece em termos de atrativos.

A inclusão dos moradores nesta etapa da pesquisa se deu por considerar-se que estas pessoas são fundamentais no fomento à atividade turística, pois podem estimular esta atividade, uma vez que conhecem os atrativos de sua cidade e os apreciam, convidam pessoas para visitá-los e podem suprir os turistas com informações e serviços como artesanato, *souvenirs*, guias, etc. Ao contrário, também podem inviabilizar ou dificultar a penetração do turismo ou seu desenvolvimento quando não se predispõe a colaborar com a atividade.

Considera-se que o número de questionários aplicados foi satisfatório (261 para os moradores e 211 aos turistas), porque foi possível estabelecer uma percepção comum ao grupo de entrevistados, embora não tenha, necessariamente, obedecido aos critérios da amostragem, como se verá a seguir.

3º - Por meio de um questionário complementar, este estruturado, foi solicitado aos turistas que classificassem as cidades da Estrada Real quanto à sua percepção (Apêndice 3). A partir da “percepção média” e do número de vezes que cada cidade foi citada nas entrevistas, *plotar* os índices em mapas, criando assim, os mapas mentais.

Neste trabalho as classificações foram agrupadas em respostas comuns para que se elaborasse um mapeamento. Foi realizada uma matriz com a classificação das pessoas sobre a vontade de visitar as cidades apontadas em escala ordinal, sendo solicitado aos entrevistados a atribuição de “notas” que variavam de 1 a 10, sendo 1 as cidades que menos gostariam ou não gostariam de visitar e 10 àquelas que gostariam muito de visitar. Solicitou-se ainda, que os entrevistados marcassem com um “X” as cidades das quais nunca “ouviram falar”. É importante ressaltar que não foi considerado o número de vezes que aquele visitante já havia estado naquela localidade e, para eliminar um desvio, não se considerou a nota dada à cidade na qual o entrevistado estava.

A opção pelo mapa mental indireto, realizado por meio do questionário mencionado, se deu em função, primeiro, do tempo que levaria para o entrevistado elaborar tal mapa, segundo, dos possíveis constrangimentos que poderia levar às pessoas que não se sentissem capazes de mapear as cidades, terceiro e mais fundamentalmente, em função do grande número de cidades englobadas pela Estrada Real.

As entrevistas foram realizadas nas sedes municipais daqueles municípios perpassados pelo Caminho dos Diamantes, são eles: Catas Altas, Santa Bárbara, Barão de Cocais, Bom Jesus do Amparo, Itabira, Itambé do Mato Dentro, Morro do Pilar, Conceição do Mato Dentro, Alvorada de Minas, Serro, Diamantina. Além destes, as possibilidades de campo, permitiram percorrer ainda Datas, Sabinópolis, Guanhães, Senhora do Porto, Ferros e Santa Maria de Itabira, também aplicando questionários para coleta de dados, permitindo maior

detalhamento da percepção do Caminho dos Diamantes (Fig. 13) como é possível perceber no mapa a seguir.

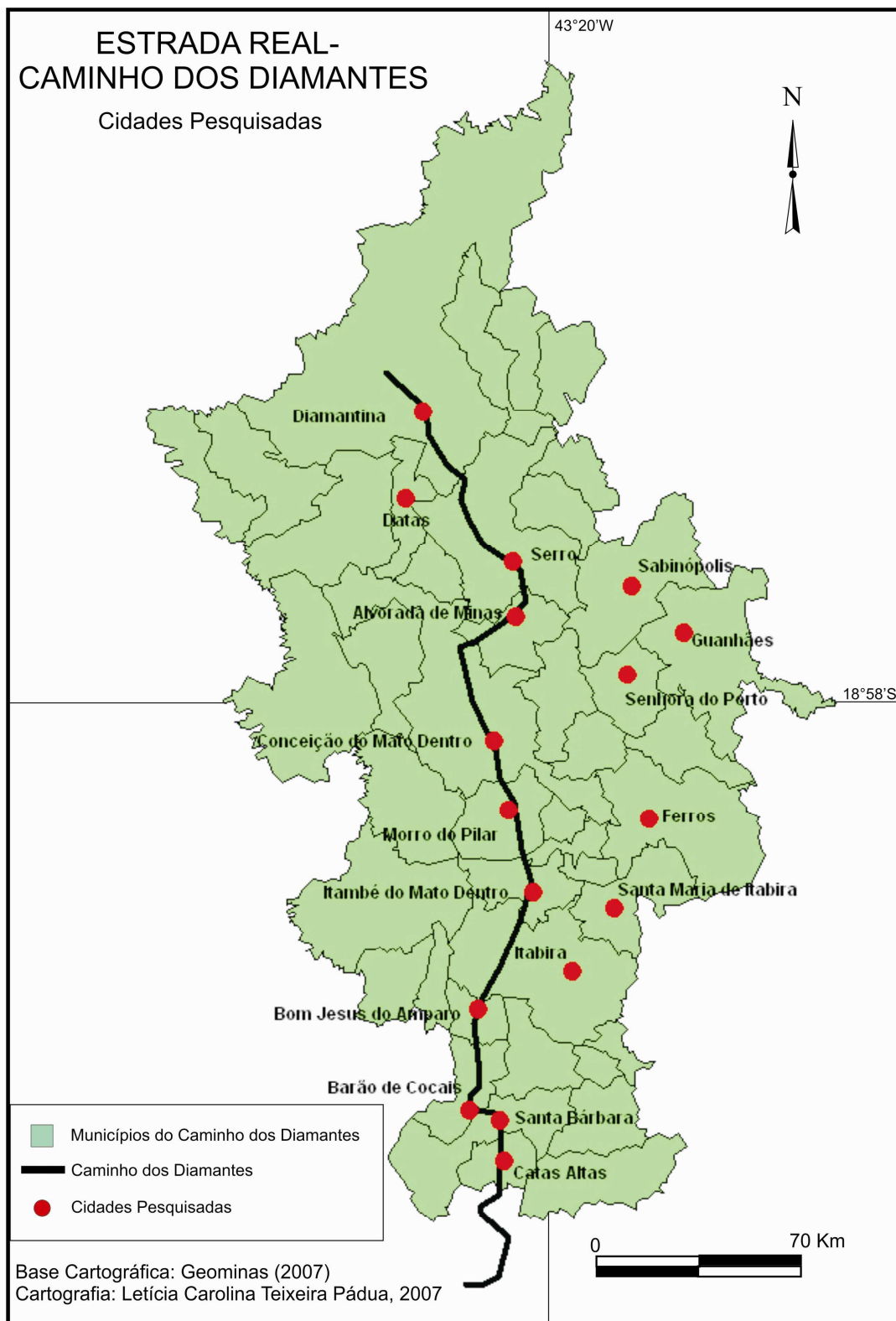


Figura 13 : Mapa das Cidades Pesquisadas em campo

4º - Foi montado um banco de dados qualitativo, com as respostas mais recorrentes nos questionários de perguntas abertas e outro banco de dados, no programa excel, com os dados do questionário de classificação das cidades. Objetivando estabelecer a correlação entre as repostas obtidas para que se pudesse visualizar quais cidades são citadas mais frequentemente como objeto de atração turística. A partir destes dados, foi então produzido um mapeamento utilizando o programa MAPInfo 7.0. Na Figura 14 pode-se ver o mapa da Estrada real com uma tabela de identificação das cidades que compõe o trecho, que deve ser usado para referência em qualquer um dos mapas apresentados.

ESTRADA REAL - Municípios por número

1.Acaiaca	61.Dores de campos	121.Piedade do Rio Grande
2.Aiuruoca	62.Dores de Guanhães	122.Piquete
3.Alagoa	63.Entre Rios de Minas	123.Piranga
4.Alfredo Vasconcelos	64.Ewbank da Câmara	124.Ponte Nova
5.Alto Rio Doce	65.Felício dos Santos	125.Pouso alto
6.Alvinópolis	66.Ferros	126.Prados
7.Alvorada de Minas	67.Gouveia	127.Presidente Bernardes
8.Andrelândia	68.Guanhães	128.Presidente Kubitshek
9.Antônio Carlos	69.Guaratinguetá	129.Queluz
10.Areal	70.Ibertioga	130.Queluzito
11.Areias	71.Ibituruna	131.Raposos
12.Baependi	72.Ingaí	132.Resende Costa
13.Barão de Cocais	73.Itabira	133.Ressaquinha
14.Barbacena	74.Itabirito	134.Rio Acima
15.Barroso	75.Itambé do Mato Dentro	135.Rio Espera
16.Bela Vista de Minas	76.Itamonte	136.Rio Piracicaba
17.Belmiro Braga	77.Itanhandu	137.Rio Pomba
18.Belo Vale	78.Itaverava	138.Ritópolis
19.Bias Fortes	79.Itutinga	139.Sabará
20.Bom Jesus do Amparo	80.Jaboticatubas	140.Sabinópolis
21.Cachoeira Paulista	81.Jeceaba	141.Santa Bárbara
22.Caeté	82.Jesuânia	142.Santa Bárbara do Tugúrio
23.Cambuquira	83.João Monlevade	143.Santa Cruz de Minas
24.Canas	84.Juiz de Fora	144.Santa Luzia
25.Capela Nova	85.Lagoa Dourada	145.Santa Maria de Itabira
26.Caranaíba	86.Lambari	146.Santa Rita do Ibitipoca
27.Carandaí	87.Lamim	147.Santana de Pirapama
28.Carmésia	88.Lavrinhas	148.Santana do Deserto
29.Carmo de Minas	89.Lima Duarte	149.Santana do Garambéu
30.Carrancas	90.Lorena	150.Santana do Riacho
31.Casa Grande	91.Madre de Deus de Minas	151.Santana dos Montes
32.Catas Altas	92.Magé	152.Santo Antônio do Itambé
33.Catas Altas da Noruega	93.Maria da Fé	153.Santo Antônio do Rio Abaixo
34.Caxambu	94.Mariana	154.Santo Hipólito
35.Chácara	95.Marmelópolis	155.Santos Dumont
36.Chiador	96.Matias Barbosa	156.São Brás do Suaçuí
37.Cipolânea	97.Mercês	157.São Gonçalo do Rio Abaixo
38.Comendador Levy Gasparian	98.Minduri	158.São Gonçalo do Rio Preto
39.Conceição da Barra de Minas	99.Moeda	159.São João Del Rei
40.Conceição do Mato Dentro	100.Monjolos	160.São Lourenço
41.Conceição do Rio Verde	101.Morro do Pilar	161.São Sebastião do Rio Preto
42.Congonhas	102.Nazareno	162.São Sebastião do Rio Verde
43.Congonhas do Norte	103.Nova Lima	163.São Tiago
44.Conselheiro Lafaiete	104.Nova União	164.São Tomé das Letras
45.Coronel Pacheco	105.Olaria	165.São Vicente de Minas
46.Coronel Xavier Chaves	106.Olimpio Noronha	166.Senhora de Oliveira
47.Couto Magalhães de Minas	107.Oliveira Fontes	167.Senhora do Porto
48.Cristiano Ottoni	108.Ouro Branco	168.Senhora dos Remédios
49.Cristina	109.Ouro Preto	169.Serra Azul de Minas
50.Cruzeiro	110.Paiva	170.Serranos
51.Cruzília	111.Paraíba do Sul	171.Serro
52.Cunha	112.Parati	172.Silveiras
53.Datas	113.Passa Quatro	173.Simão Pereira
54.Delfim Moreira	114.Passa Tempo	174.Soledade de Minas
55.Desterro do Entre rios	115.Passabém	175.Taquaraçu de Minas
56.Desterro do Melo	116.Pedralva	176.Tiradentes
57.Diamantina	117.Pedro Teixeira	177.Três Corações
58.Diogo de Vasconcelos	118.Pequeri	178.Três Rios
59.Dom Joaquim	119.Petrópolis	179.Virgínia
60.Dom Viçoso	120.Piau	

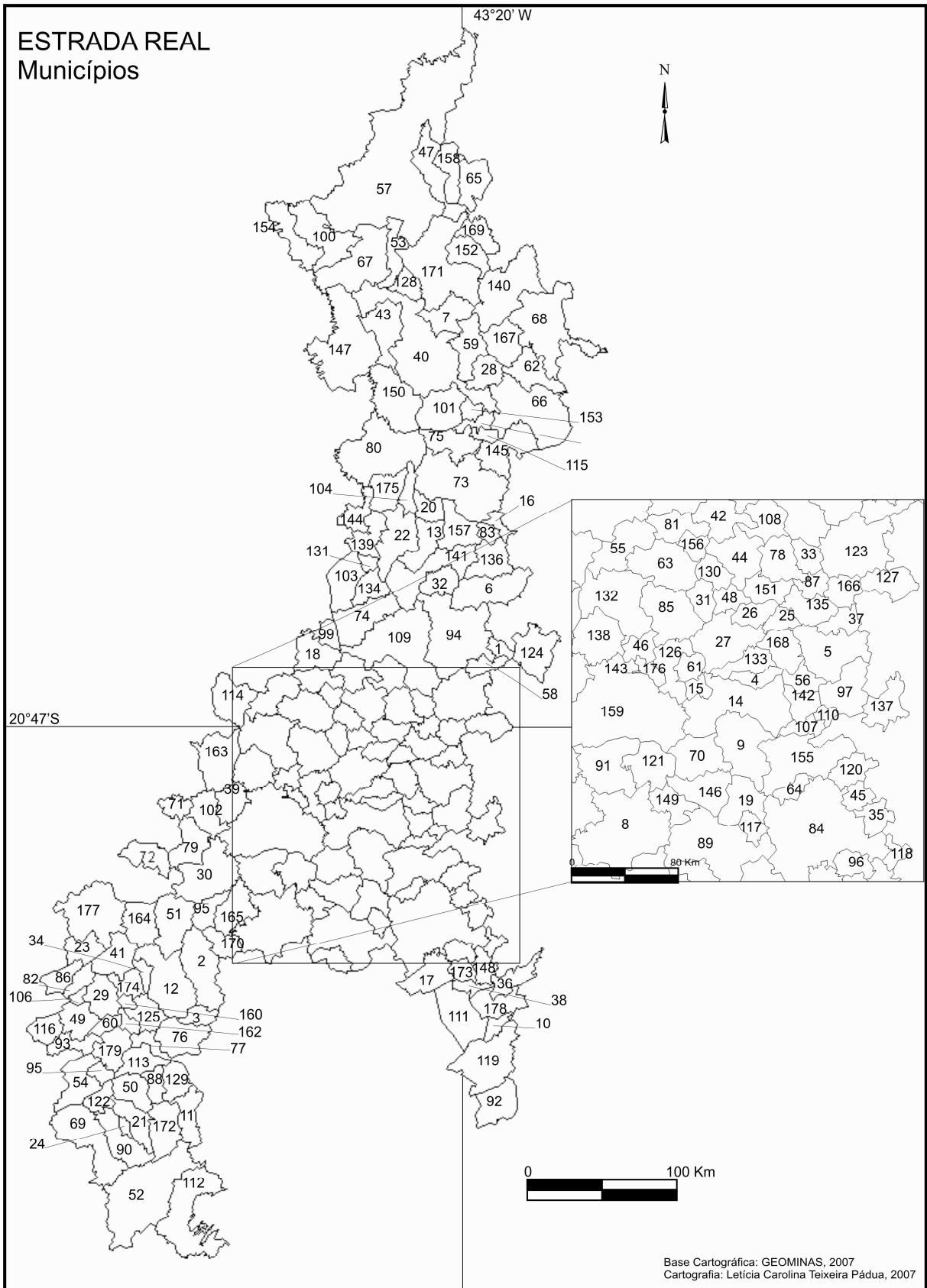


Figura 14 : Mapa das Cidades que compõe a Estrada Real

A partir da recomendação de White (1978, p. 39), o questionário foi organizado com da seguinte forma: as primeiras perguntas são as mais genéricas possíveis, para que não tendencie uma resposta do entrevistado. À medida que o questionário se desenvolve, são apresentadas questões específicas sobre a temática a ser levantada.

3.3 – Questionários

As pessoas entrevistadas foram escolhidas de forma aleatória, nas ruas das próprias cidades. Os entrevistadores abordavam as pessoas, solicitando a elas que repondessem a um questionário. Nos casos afirmativos, era então explicado à pessoa os fins (pesquisa acadêmica), a temática dos questionários, e esclarecia-se que as respostas poderiam ser pessoais, vindas de sua própria opinião.

Há, então, um cabeçalho, onde constam dados sobre o sexo, faixa etária, escolaridade, profissão e cidade onde mora. O objetivo da coleta destes dados é que, após a tabulação, fosse possível analisar se há diferença de percepção de grupos, por exemplo: Homens e Mulheres, percebem de modo diferente?

Dos moradores, era relevante conhecer a percepção, para que fosse possível explicitar, em primeiro lugar, o impacto dos investimentos e campanhas publicitárias e educativas realizadas pelo Projeto, analisar os efeitos destas iniciativas. Sendo assim, a primeira questão era “Existe turismo nesta cidade?”. O objetivo era o de compreender se esta atividade causou, ao menos, a sensação de existir, uma vez que todos os questionários foram aplicados em municípios incluídos na Estrada Real.

Se o entrevistado respondesse que não havia turismo, a questão dois deveria ser ignorada. Em caso afirmativo, perguntava-se: “O que mudou no seu dia-a-dia em função do turismo? Como?”, uma vez que era importante compreender, o envolvimento da comunidade nesta atividade.

A terceira pergunta – “Está satisfeito com a estrutura que esta cidade possui? O que falta? Quais são os problemas principais?”, tinha como principal objetivo compreender quais foram os elementos considerados negativos na cidade e, especialmente, quantos deles envolveram aspectos do turismo.

A questão “Você sabe o que é Estrada Real?” visou diagnosticar o conceito que as pessoas possuem, de modo geral sobre o Projeto ou sobre o processo histórico de formação dos caminhos. Em caso afirmativo, o entrevistado foi questionado sobre “O que mudou desde a sua implantação?”, para constatar-se que tipo de mudanças o projeto provocou no espaço ou nas relações sociais, na visão daquela pessoa.

Como já foi exposto por White (1978, p. 33-37), em percepção o padrão de respostas é mais importante do que o número de questionários. Como o tempo em cada cidade era variável, salientando que, foram dispendidos no mínimo dois dias em cada cidade para as entrevistas, objetivou-se que fossem realizados em torno de vinte questionários em cada cidade, mesmo que fosse encontrado o “padrão” da percepção antes deste número. Em algumas cidades, este número pôde ser superado, entretanto, outras como em Guanhães e Sabinópolis, a população é arisca a contatos e raramente se dispõe a ser entrevistada, enquanto outras cidades, como Datas, Senhora do Porto e Ferros, estavam vazias, encontra-se poucos transeuntes. Os questionários dos moradores foram aplicados na proporção demonstrada na tabela 2, que pode ser visualizada no mapa (Fig.15):

Tabela 2: Número de moradores entrevistados por cidade

Cidade (sedes municipais)	Número de entrevistados
Alvorada de Minas	7
Barão de Cocais	12
Bom Jesus do Amparo	10
Catas Altas	12
Conceição do Mato Dentro	28
Datas	6
Diamantina	30
Ferros	3
Guanhães	3
Itabira	30
Itambé do Mato Dentro	20
Morro do Pilar	15
Sabinópolis	5
Santa Bárbara	25
Santa Maria de Itabira	23
Senhora do Porto	12
Serro	20

Fonte: pesquisa de campo, jun. e jul. 2006

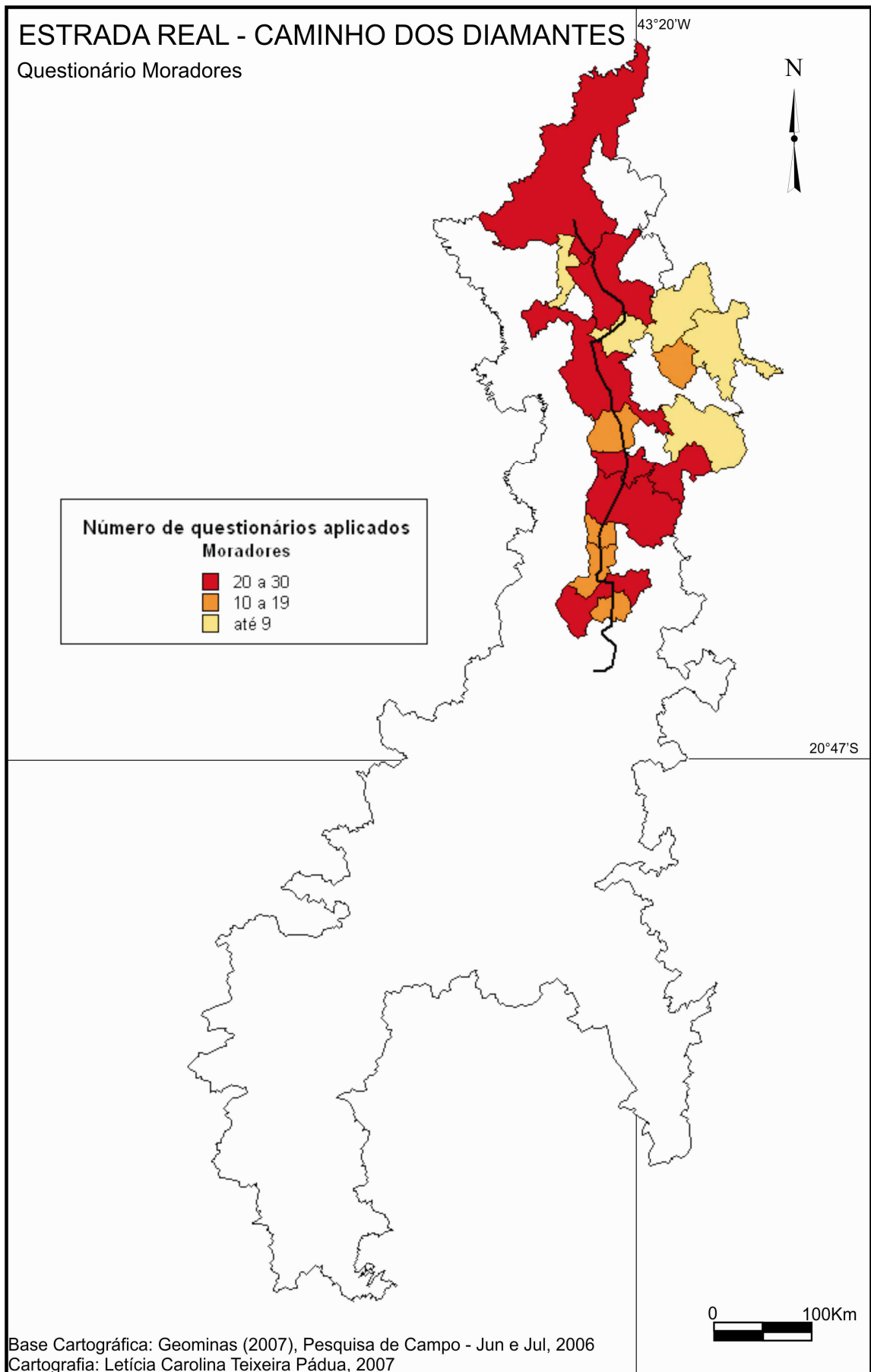


Figura 15 : Mapa do número de questionários aplicados aos moradores

Quanto aos turistas, objeto primordial de interesse desta pesquisa, foram aplicados dois questionários: o primeiro, semi-estruturado, com questões abertas, e algumas perguntas em comum com o questionário dos moradores (Apêndice 2). A entrevista se iniciou do mesmo modo já descrito anteriormente, nos questionários aplicados aos moradores.

A primeira questão, “Porque você decidiu visitar esta cidade?”, foi elaborada para que se pudesse enumerar os elementos que atraíram o turista à localidade e, também, para diagnosticar os visitantes, que nessa pesquisa são diferentes dos turistas: visitantes são aqueles que nasceram ou foram criados em uma localidade, se mudaram por diversos motivos, e voltam freqüentemente à cidade para visitar parentes. Decidiu-se por fazer esta distinção, por considerar-se que os visitantes não vão por Projetos ou atrativos turísticos.

Em seguida perguntou-se “Você visitou outra cidade antes desta e/ou pretende visitar outra depois? Qual(is)?”. O Projeto Estrada Real objetiva se transformar em um percurso, um circuito contínuo, sendo assim, esta questão procura compreender se os turistas visitam o circuito Estrada Real, ou se dirigem apenas a uma cidade específica.

As terceira e quarta questões são comuns ao questionário dos moradores. A pergunta – “Está satisfeito com a estrutura que esta cidade possui? O que falta? Quais são os problemas principais?”, buscam compreender quais são os elementos considerados negativos na cidade, avaliados por aqueles que não os vivem cotidianamente, foi importante levantar se os turistas apontavam problemas relacionados à infra-estrutura turística, já que estes problemas podem impedir o retorno e fazer marketing negativo. A questão “Você sabe o que é Estrada Real?” visa diagnosticar o conceito que as pessoas possuem, de modo geral sobre o Projeto ou sobre o processo histórico de formação dos caminhos, mesmo objetivo do caso dos moradores.

Em caso afirmativo, as últimas perguntas “Você visitou alguma cidade que compõe a Estrada Real desde 2000? Qual(is)?” se fizeram para que fosse possível extrair, indiretamente, duas informações: se os turistas perfazem circuitos e, principalmente, se efetivamente têm conhecimento de quais cidades pertencem à Estrada Real, antes que estas fossem demonstradas no segundo questionário.

A segunda etapa da entrevista consistiu na entrega ao entrevistado, de uma tabela com o nome das cidades que integram a Estrada Real. Havia, no cabeçalho, explicações de preenchimento, que também eram dadas verbalmente. Em cada cidade, o entrevistado deveria atribuir uma nota, de 1 a 10, de acordo com sua “vontade” de visitá-la. Esta nota era dada de acordo com seus próprios critérios pessoais. Àquelas cidades da qual o entrevistado nunca “ouvira falar” deveria ser atribuída a letra “X”.

Como já foi exposto objetivou-se que, fossem realizados em torno de vinte questionários em cada cidade, mesmo que fosse encontrado o “padrão” da percepção antes deste número. Em algumas cidades, este número pôde ser superado, entretanto, outras não foi possível encontrar turistas ou visitantes, como em Sabinópolis, Guanhães e Senhora do Porto, ou foram encontrados em número extremamente pequeno, como em Datas (dois visitantes) e Ferros (dois visitantes). Os questionários dos turistas foram aplicados na proporção demonstrada na tabela 3, que pode ser visualizada no mapa (Fig.16):

Tabela 3: Número de turistas entrevistados por cidade

Cidade (sedes municipais)	Número de entrevistados
Alvorada de Minas	5
Barão de Cocais	5
Bom Jesus do Amparo	6
Catas Altas	15
Conceição do Mato Dentro	35
Datas	2
Diamantina	40
Ferros	2
Guanhães	0
Itabira	31
Itambé do Mato Dentro	8
Morro do Pilar	3
Sabinópolis	0
Santa Bárbara	18
Santa Maria de Itabira	15
Senhora do Porto	0
Serro	26

Fonte: pesquisa de campo, jun. e jul. 2006

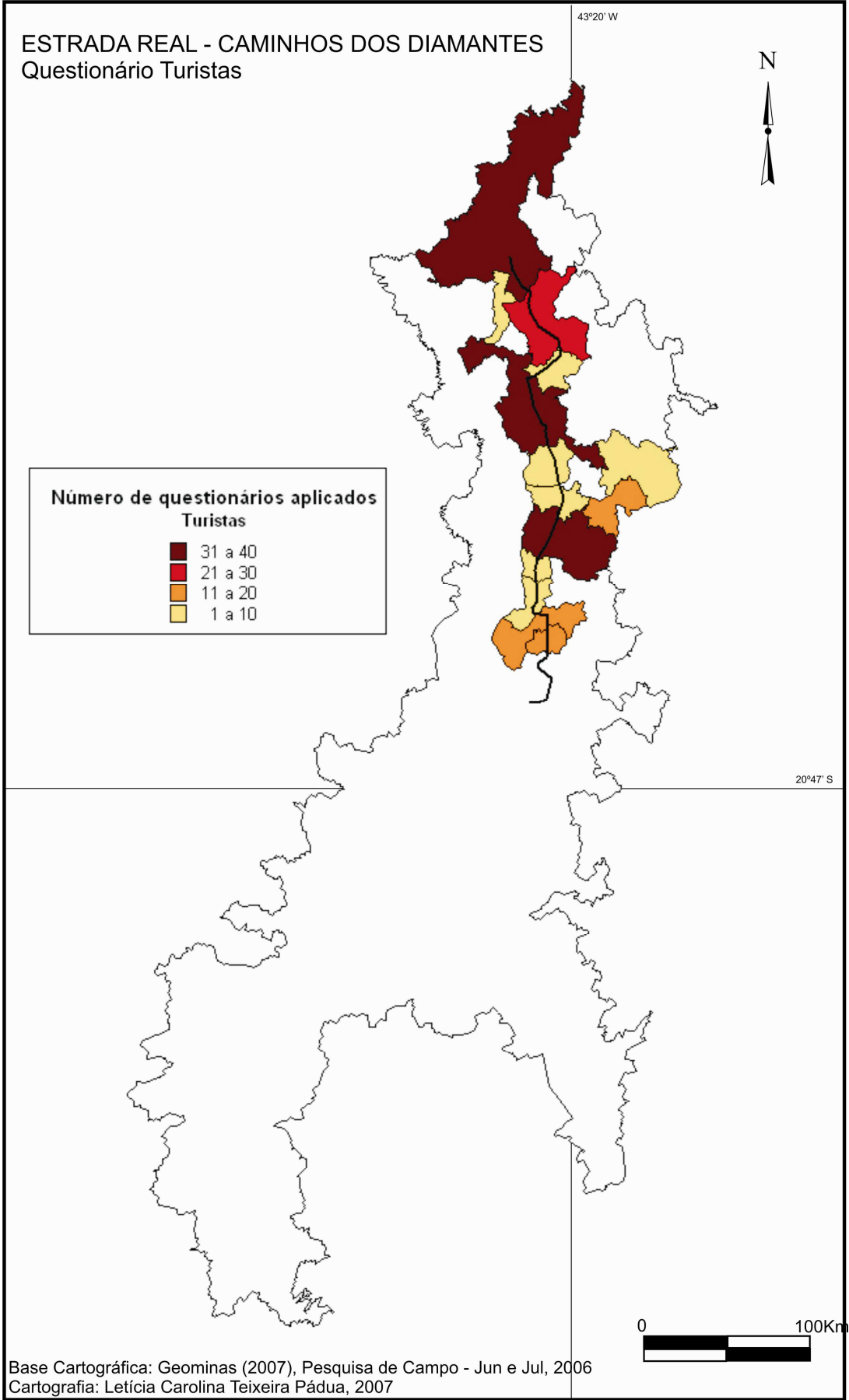


Figura 16 : Mapa do número de questionários aplicados aos turistas.

ENTREVISTAS E RESULTADOS

4.1 – Caracterização das cidades pesquisadas: foco no turismo

Embora o percurso da Estrada Real seja reconhecido por seu valor histórico, esta não é a única característica das cidades que a compõe. Somado ao turismo histórico e cultural, há o ecoturismo, o turismo de aventura, de saúde, entre outros.

No trecho visitado, Serro e Diamantina são tombadas nacionalmente pelo seu conjunto arquitetônico e têm ainda, respectivamente, 5 e 15 outros bens tombados individualmente. Há ainda um bem tombado em Alvorada de Minas, entretanto, este localiza-se em um distrito (Itapanhoacanga), e não na sede municipal, onde a pesquisa foi realizada; um em Itabira, dois bens em Barão de Cocais e Santa Bárbara, sete bens tombados em Conceição do Mato Dentro e, em Catas Altas, há um bem na sede municipal e o Conjunto urbanístico do Caraça, citado em dois livros do tomo, como demonstra o mapa a seguir (Fig. 17) – foram considerados os bens tombados nas sedes municipais, visto que as entrevistas se restringiram a estas áreas (para lista dos bens tombados em Minas Gerais ver anexo 1).

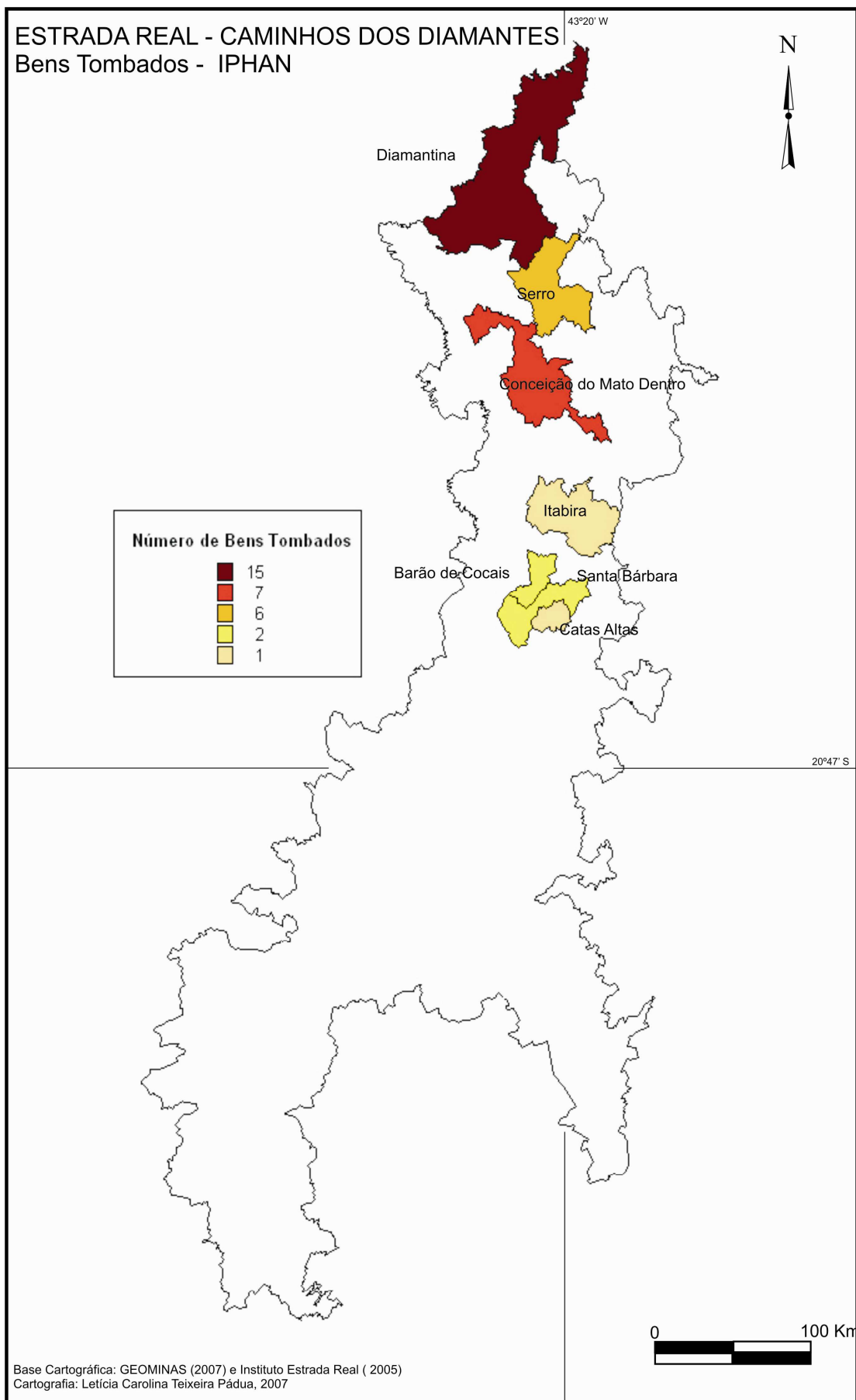


Figura 17: Mapa do número de bens tombados pelo IPHAN das cidades pesquisadas.

Em grande parte do percurso pesquisado, não há bens tombados nacionalmente e, o patrimônio encontra-se na maior parte desprotegido e degradado, como pode ser observado na figura 18, que mostra casario e igreja decadentes em Guanhães (Fig. 18A), Bom Jesus do Amparo (Fig. 18B) e Barão de Cocais (Fig. 18C).



Fig 18.: Igreja e Casario decadente
Fotografia: Letícia Carolina Teixeira Pádua, jun. e jul. 2006

Há ainda situações em que bens tombados têm os limites da paisagem “invadidos” por caracteres não históricos ou mesmo paisagens de degradação ambiental, como a vista da barragem de rejeitos de minério de ferro, da Companhia Vale do Rio Doce, em Itabira (Fig. 19A), e na um rio degradado ladeado por uma rua bastante descaracterizada, no centro de Barão de Cocais (Fig. 19B). O custo desta degradação passa também pelo turismo: as paisagens que não agradam ao olhar do turista tendem a ser menos visitadas.

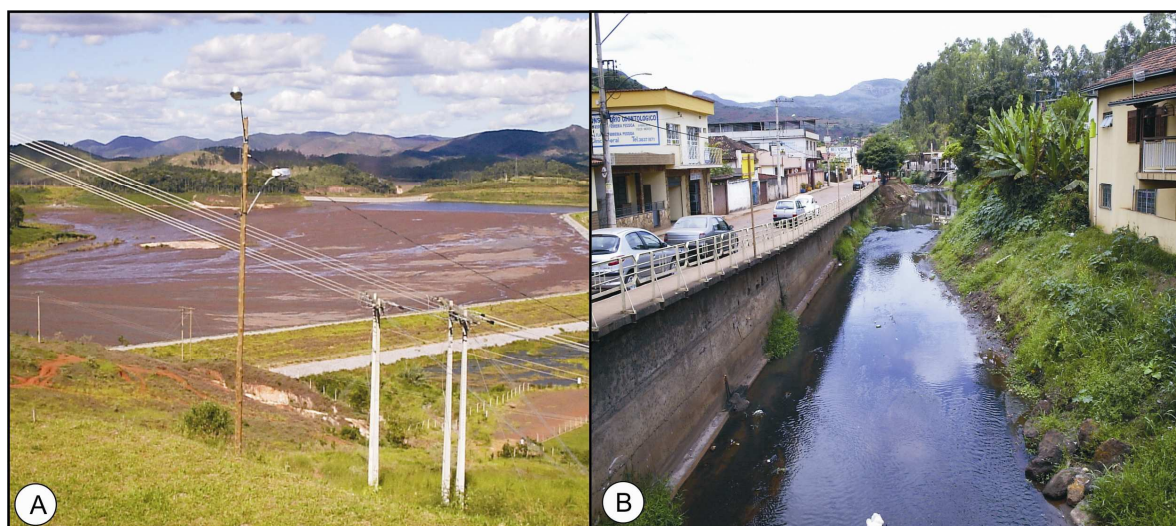


Fig. 19. Igreja e rua em Barão de Cocais
Fotografia: Letícia Carolina Teixeira Pádua, jun. e jul. 2006

Em contrapartida, existem cidades onde iniciativas do poder público e privado e até elementos históricos (como o isolamento causado por questões econômicas, por exemplo),

colaboraram para a manutenção de uma paisagem ainda conservada, como demonstram as imagens dos centros históricos de Itabira (Fig. 20A), de Serro (Fig. 20B), de Catas Altas (Fig. 20C), de Diamantina (Fig. 20D) e de Datas (Fig. 20E).



Fig. 19: Casario conservado
Fotografia: Letícia Carolina Teixeira Pádua, jun. e jul. 2006

Dois outros fatores, de fundamental relevância para o desenvolvimento da atividade turística, são a hospedagem e os centros de informação ao turista.

Os centros de informação, as chamadas “casa do turista” ou “casa da cultura”, podem ser encontrados em Itabira, Conceição do Mato Dentro, Catas Altas, Barão de Cocais, Serro e Diamantina. Nestes municípios, o turista recebe informações sobre localização dos atrativos, hospedagem, restaurantes, mapas turísticos, indicação de guias, entre outras informações.

Entretanto, nos demais municípios, existem dificuldades para o turista obter informações, muitas vezes, dependendo de transeuntes para tal.

Quanto à hospedagem, elemento essencial para o turismo, nas cidades que possuem “tradição” turística como Diamantina, Serro e Itabira, as opções são variadas com diferentes níveis de conforto, preço e serviços, embora a quantidade de vagas ainda seja limitada. Outras cidades, como Catas Altas e Morro do Pilar, possuem apenas uma ou duas opções de hospedagem.

Outro fator relevante consiste no fato de que grande parte dos estabelecimentos se encontram degradados e/ou localizam-se longe dos pontos turísticos, como em Senhora do Porto, onde a única pousada, possui apenas um quarto e um banheiro coletivo e está bastante afastada do “Parque Aquático Municipal”, considerado o maior atrativo da cidade. Existem ainda, cidades como Ferros e Santa Maria de Itabira, onde não havia hospedagem. Nas fotografia a seguir, pode-se observar, um hotel em Barão de Cocais sem letreiro indicativo (Fig. 21A), a única pousada de Datas, fechada para reforma (Fig. 21B) e a hospedaria coletiva de Senhora do Porto, também sem letreiro indicativo (Fig. 21C).



Fig. 21. Exemplos de Hospedagem.
Fotografia: Letícia Carolina Teixeira Pádua, jun. e jul. 2006

Durante o trabalho de campo, observou-se o quanto a informação é importante para o desenvolvimento da atividade turística. Ou seja, considera-se que há pouca ou nenhuma

possibilidade de um turista visitar ou querer visitar uma cidade da qual nunca ouviu falar. Entretanto, um problema bastante complexo é a informação enganosa. O Projeto Estrada Real, é divulgado como um circuito, ou seja um conjunto de cidades que podem ser percorrida em viagem, com características de belezas cênicas tanto naturais quanto do barroco, especialmente em Minas Gerais.

Quando o turista se propõe, portanto, a realizar um percurso, já possui algum tipo de expectativa. Entretanto, várias são as cidades que não possuem atrativos em suas sedes, ou não estão preparadas para receber visitantes, como é o caso das cidades de Santa Maria do Itabira (Fig. 22A), de Ferros (Fig. 22B) e de Sabinópolis (Fig. 22C).

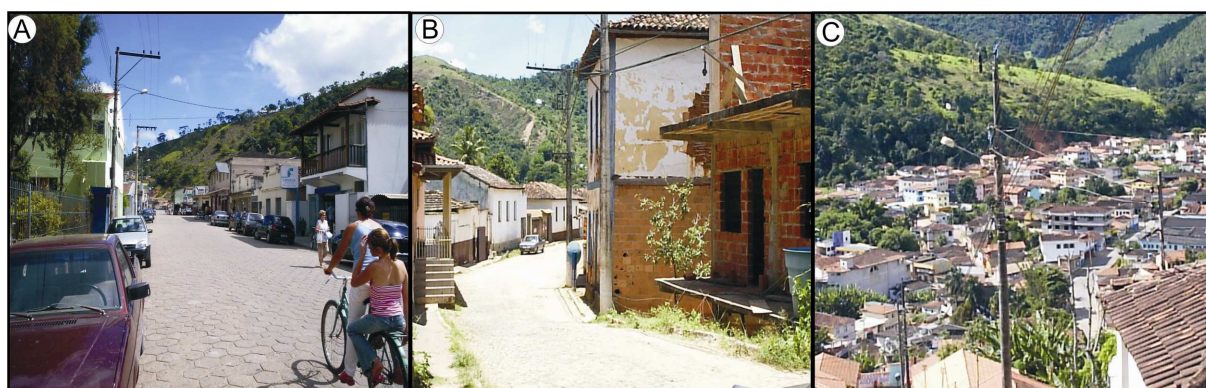


Fig 22. Cidades sem infra-estrutura turística.
Fotografia: Letícia Carolina Teixeira Pádua, jun. e jul. 2006

Em função do Projeto Estrada Real contemplar municípios, algumas cidades divulgadas como integrantes do roteiro, na realidade, possuem atrativos e infra-estrutura turística em distritos ou vilarejos afastados da sede urbana, o que pode gerar uma informação enganosa, como pôde ser observado em Morro do Pilar (Fig. 23A), Itambé do Mato Dentro e Alvorada de Minas, que têm como principal atrativo a Serra do Cipó (Fig. 23C), no caso dos dois primeiros e o distrito de Itapanhoacanga (Fig. 23B) na última.



Fig 23. Atrativos em distritos.
Fotografia: Letícia Carolina Teixeira Pádua, jun. e jul. 2006

Um aspecto relevante, é a acessibilidade, a sinalização de estradas, por exemplo, para que seja possível alcançar as cidades do roteiro. Embora grande parte das rodovias esteja em mau estado de conservação, a sinalização de placas deficiente e ainda muitos acessos por meio de estradas não pavimentadas, foi possível constatar a grande divulgação do projeto por meio de marcos e cartazes (Fig. 24 A e B), distribuídos na maioria das cidades. Entretanto, é provável que as dificuldades no acesso restrinjam o número de turistas dispostos a visitar as localidades.



Fig. 24 . Cartaz e Marco da Estrada Real em Conceição do Mato Dentro e entre Barão de Cocais e Santa Bárbara, respectivamente.
Fotografia: Letícia Carolina Teixeira Pádua, jun. e jul. 2006

4.2 – Resultados: percepção dos entrevistados

Quando as respostas das entrevistas foram tabuladas, com o intuito de se diagnosticar as percepções mais recorrentes, constatou-se que, embora não haja diferença de percepção entre pessoas de sexo, faixa etária ou idades diversificadas, há grandes disparidades entre os moradores e frequentadores das cidades históricas e não históricas. Portanto, as análises foram agrupadas considerando este aspecto.

No caso das cidades aqui denominadas históricas (considerando-se aqui todas aquelas que têm, pelo menos um bem tombado pelo IPHAN) - Barão de Cocais, Catas Altas, Conceição do Mato Dentro, Diamantina, Itabira, Santa Bárbara e Serro, no período pesquisado, foi possível encontrar, com certa frequência, turistas e visitantes nas ruas e moradores dispostos a serem entrevistados. Uma explicação possível está no fato de que estas pessoas estão acostumadas ao contato externo. Já nas cidades não históricas, raramente havia algum turista, entretanto, algumas vezes, havia um número razoável de visitantes.

Considera-se nesta pesquisa, que visitantes são aquelas pessoas que têm vínculo familiar com a cidade, que retornam para fins de visita, com certa periodicidade, mas não incitam, necessariamente, melhoria da infra-estrutura turística, uma vez que, a priori, não “precisam” ser atraídos, pois retornam de qualquer modo e, em segundo lugar, não utilizam hospedagem, restaurantes, guias, etc.

Para fins de análise e visualização dos dados tabulados, optou-se por trabalhar, na forma de gráficos, com as respostas agrupadas por cidades históricas e não históricas.

4.2.1 – Percepção dos Moradores

Na primeira pergunta “ Existe turismo nesta cidade?”, majoritariamente, a resposta dos moradores das cidades históricas foi “sim”, como mostra o gráfico da Figura 25. Entretanto,

mais de metade dos entrevistados das cidades não históricas responderam não, e outra parcela respondeu que havia apenas um pouco. Este primeiro dado é bastante significativo, considerando-se que todas as cidades pertencem ao circuito Estrada Real.

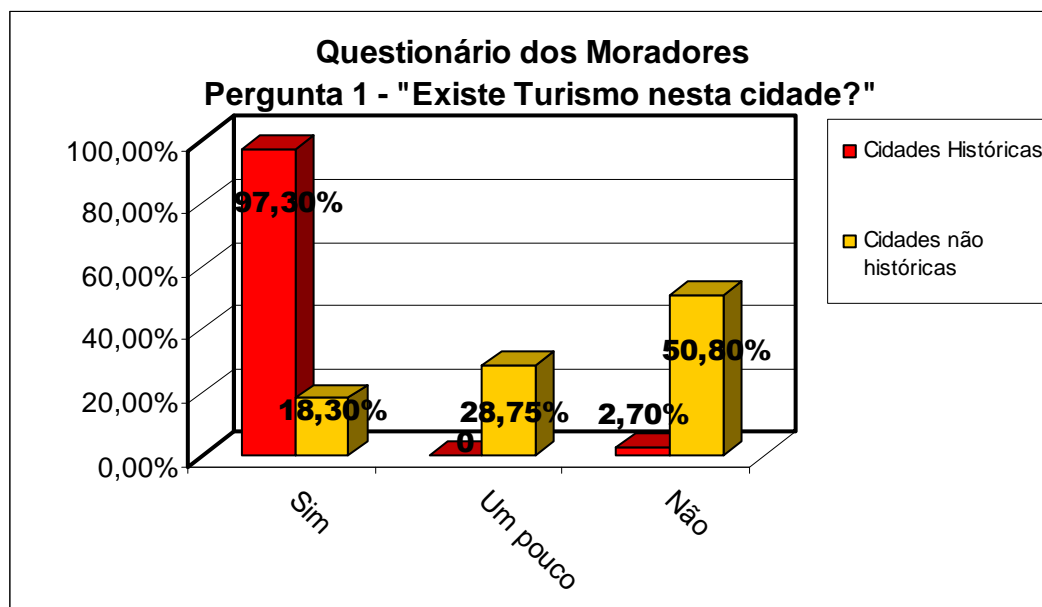


Figura 25: Gráfico do questionário. Pergunta 1/moradores
Fonte: dados da pesquisa

Estes dados são preocupantes na medida que provocam reflexões sobre a abrangência do Projeto Estrada Real, uma vez que nas cidades onde haveria maior necessidade de divulgação do projeto – aquelas não históricas – não se denota sequer a existência do turismo.

Na questão sobre “O que mudou no seu dia-a-dia em função do turismo?”, um número considerável de pessoas não percebe nenhuma mudança. Entre os que sentem alguma alteração, grande parte considera que houve um aumento do movimento na cidade, como relata uma jovem entrevistada de Itabira “*Ah... o contato com outras pessoas, com outras histórias, a gente passa a conhecer um monte de cidades, só de ouvir os outros contar (sic), aumentam as festas, é uma beleza!*”. Outra parte, a menor delas, dos entrevistados, apontou que o turismo trouxe desenvolvimento com geração de emprego e renda, como pode ser visualizado no gráfico da Figura 26:

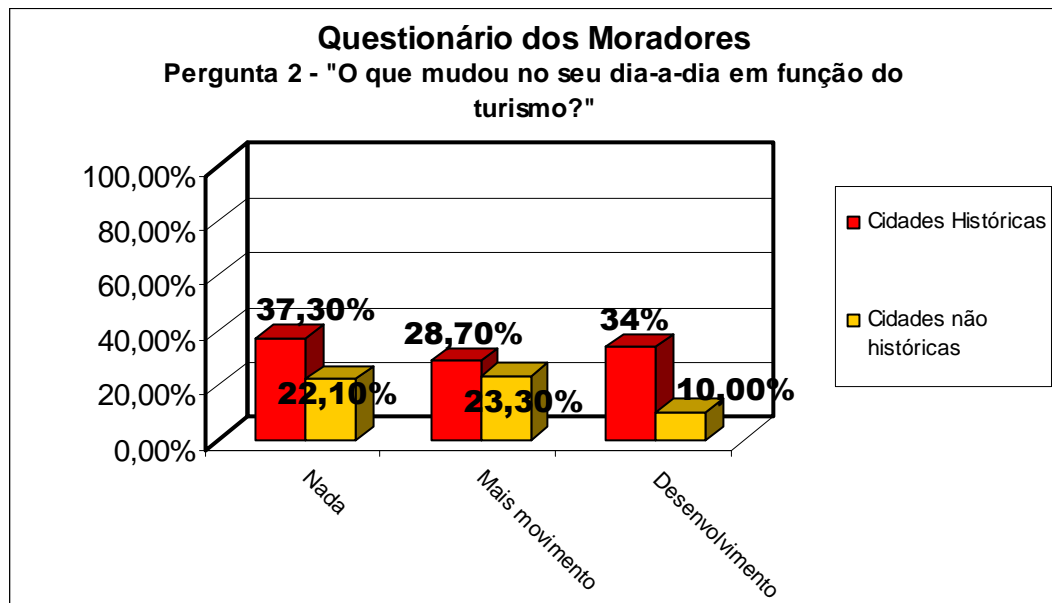


Figura 26: Gráfico do questionário. Pergunta 2/moradores
Fonte: dados da pesquisa

Este dado, mostra que, mesmo entre aqueles que apontam a existência da atividade em sua cidade, não há relação direta entre esta e o desenvolvimento, a geração de emprego. A porcentagem de moradores com esta opinião é de pouco mais de um terço nas cidades históricas e, de apenas um décimo, entre àqueles das não históricas. Deve-se trazer à tona, então, uma reflexão sobre os efeitos que o turismo têm trazido às comunidades receptoras.

Foi realizada, então, uma indagação sobre a satisfação do entrevistado com a estrutura da cidade, e quais os principais problemas a serem apontados. Esta pergunta, visava complementar o diagnóstico das duas primeiras, uma vez que o entrevistado estava livre para apontar qualquer problema urbano. Entretanto, havia um grande interesse em saber quantos, efetivamente, apontariam problemas na infra-estrutura turística.

Poucos moradores se manifestaram satisfeitos com a estrutura da cidade. Entre a maioria que respondeu negativamente, foram apontados problemas como criminalidade, poluição, sujeira, lixo, desemprego, falta de escolas e faculdades e, especialmente, falta de opções de lazer para a população. Para efeitos de qualificação das respostas, este foram

agrupados na categoria “não” distinguindo-os daqueles que também se disseram insatisfeitos, mas pontaram a estrutura turística como ponto de insatisfação (Fig. 27).

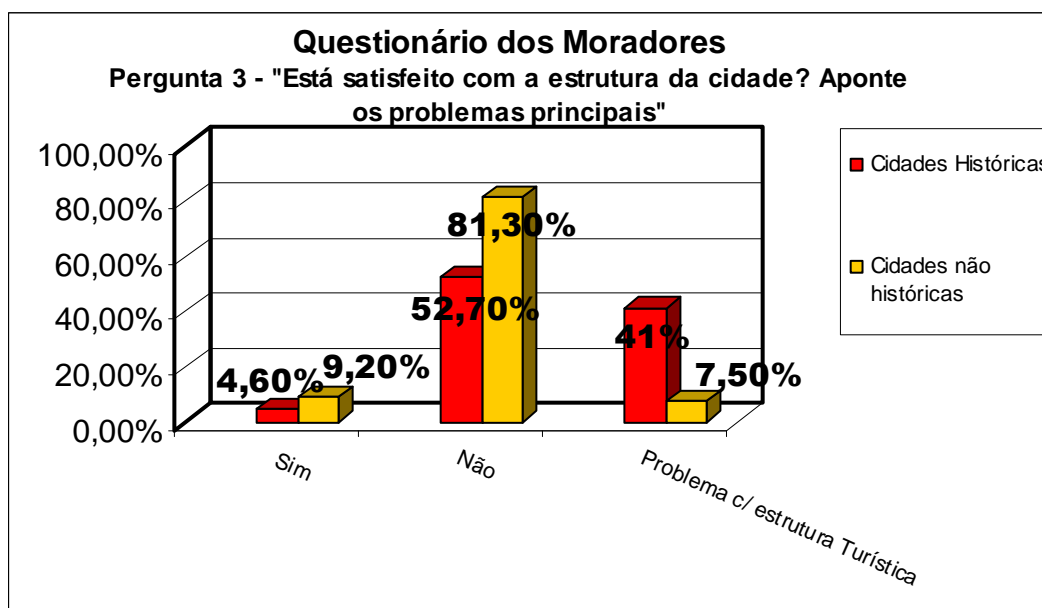


Figura 27: Gráfico do questionário. Pergunta 3/moradores
Fonte: dados da pesquisa

Percebe-se que, nas cidades não históricas, são poucas as pessoas que apontam a falta de estrutura turística como problema principal, uma vez que sequer percebem o turismo como atividade. Já entre os moradores das cidades com tradição turística, o número de pessoas insatisfeitas (41%), primordialmente com a infra-estrutura turística é preocupante. A maior parte relata elementos que, em sua visão, limitam a atividade, impedindo que ela gere um número maior de benefícios *“o acesso aqui é ruim, a saúde – se um turista passa mal, não tem nem onde levar – não tem guias direito, não tem um roteiro para visitar e nem um hotel que caiba um ônibus inteiro, cheio de gente, então como é que vai ter uma excursão”* relata um morador do Serro, que complementa *“os hotéis são ruinzinhos e caros, aí o turista vem, fica um dia só, e vai direto para Diamantina”*.

Já em Diamantina é recorrente a preocupação do impacto do turismo no patrimônio histórico *“os povo vem (sic), usa a vontade, estragam os prédios e o prefeito, nada de arrumar, botar ordem, aí o outro turista já chega, acha tudo feio e vai embora!”*. Os

moradores apontam ainda problemas como segurança voltada para os turistas e conservação das estradas de acesso a cachoeiras e distritos, como pontos-chave de sua insatisfação.

Perguntou-se aos moradores “Você sabe o que é Estrada Real?”. O impressionante número de 60% dos entrevistados de cidades não históricas respondeu não saber o que é, ou nunca ter “ouvido falar”, enquanto número semelhante dos moradores das cidades históricas souberam definir satisfatoriamente, como pode ser observado no gráfico da Figura 28. Houve ainda uma parcela (18,6% nas cidades históricas e 21,6% nas cidades não históricas) que alegou saber o que é e, definiu equivocadamente como “*é um negócio do governo que tá tampando todos os buracos das estradas*” ou ainda “*é um museu que fica lá em Itabira*”, respondido por um morador de Santa Maria de Itabira.

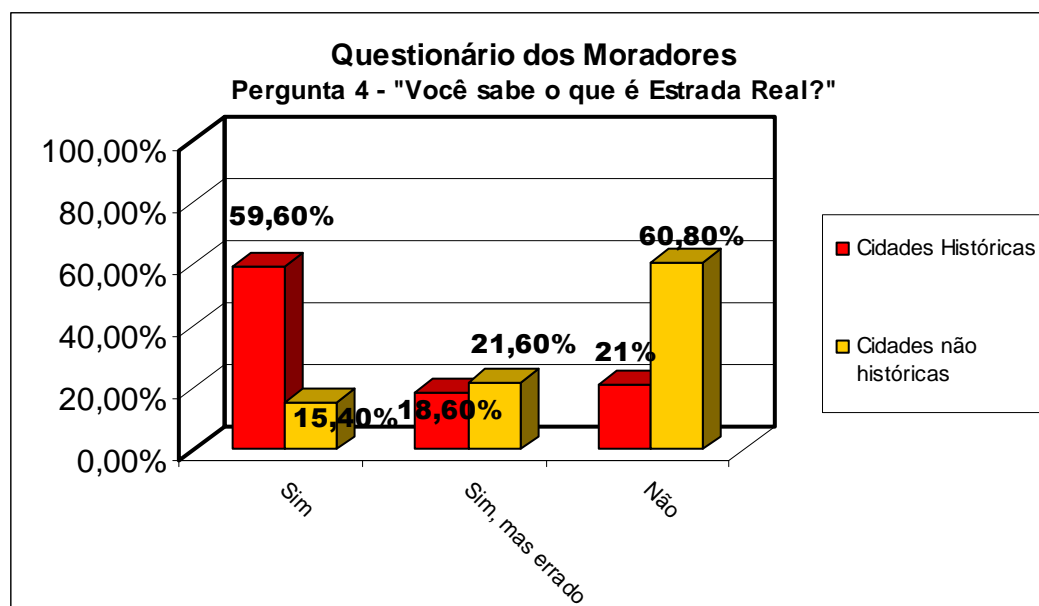


Figura 28: Gráfico do questionário. Pergunta 4/moradores
Fonte: dados da pesquisa

Para aqueles que responderam sim à questão anterior, perguntou-se “O que mudou desde a sua implantação” (Fig. 29). Muitos foram os moradores, de ambas as categorias, que responderam que nada mudou desde a implantação da Estrada Real. Entre os moradores das cidades históricas, a maior parte das pessoas apontou para o aumento do turismo, entretanto, ainda há mais de um terço das pessoas que não indicam mudanças.

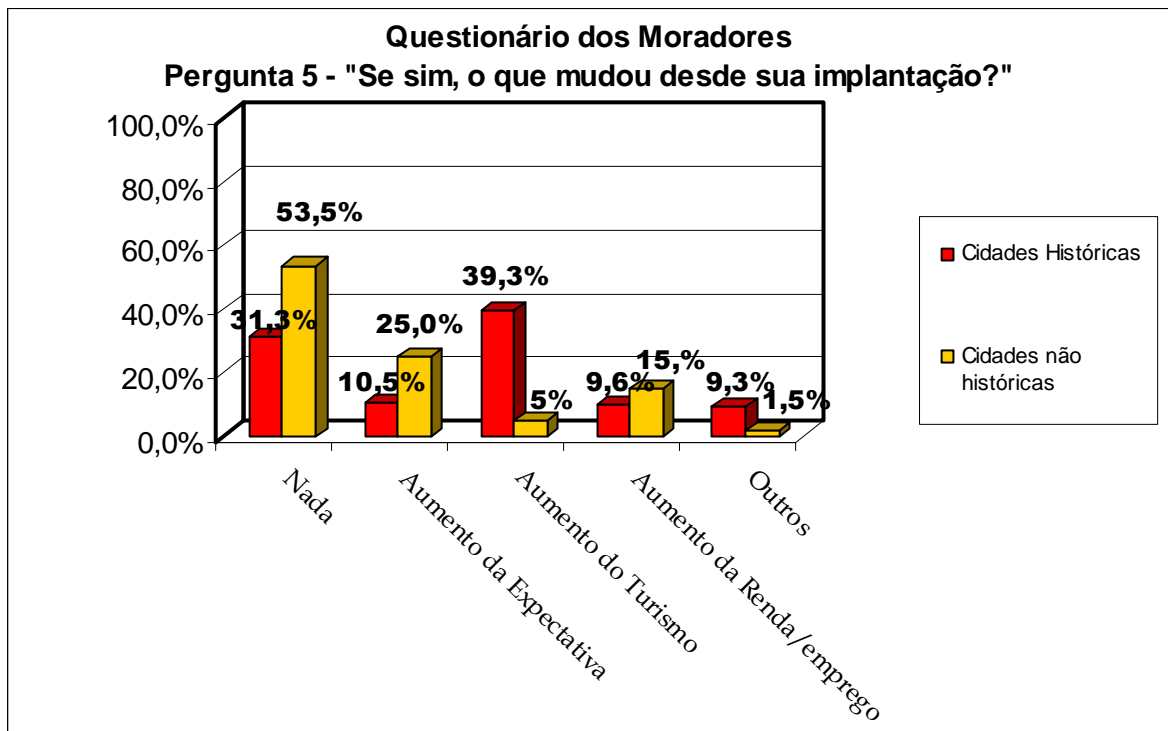


Figura 29: Gráfico do questionário. Pergunta 5/moradores
Fonte: dados da pesquisa

Outra observação interessante, respondida por um quarto dos moradores de cidades não históricas e também por uma parcela dos habitantes das outras cidades, é de que o Projeto Estrada Real *“aumentou a esperança da gente, a expectativa que alguma coisa melhor vai acontecer, que as coisas vão mudar”*, exemplificado na percepção de um morador de Bom Jesus do Amparo.

Por meio das respostas relatadas, constatou-se que, na percepção dos moradores, as ações do Projeto Estrada Real ainda estão por vir. Entretanto, parece ser consenso, nas cidades históricas, que houve melhoria e reflexos dos investimentos, inclusive nas diversas informações e cursos que os moradores recebem, como é o caso da cartilha educativa distribuída para os moradores de Diamantina, de Serro e de Conceição do Mato Dentro (Anexo II).

Reflexões surgem quando se considera a relação custo-benefício dos investimentos, uma vez que estas cidades já possuíam tradição turística, infra-estrutura e atrativos, mesmo

antes do projeto existir. Naquelas cidades, onde os investimentos precisariam ser maiores se se quizesse impulsionar a atividade, as ações, se houve, não se efetivaram para os moradores, que não percebem o turismo com recurso relevante e não apontam qualquer mudança rotineira em função deste.

4.2.2 – Percepção dos Turistas e visitantes

Os questionários direcionados aos turistas envolveram duas etapas: a primeira, composta de cinco perguntas abertas, semelhantes às respondidas pelos moradores, e a segunda, elaborada a partir da classificação das cidades do circuito em notas para a construção dos mapas mentais.

Dividiu-se a análise, como no caso dos moradores, entre os turistas que estavam nas cidades históricas e nas cidades não históricas. Esta opção se deu quando se constatou que os turistas das cidades não históricas são diferentes dos outros: são em sua grande maioria, visitantes, ex-moradores que migraram pelos mais diversos motivos, e frequentam a cidade regularmente em visitas familiares. Este fato foi constatado a partir da primeira pergunta “Porquê você decidiu visitar esta cidade?”, conforme mostra o gráfico da Figura 30.

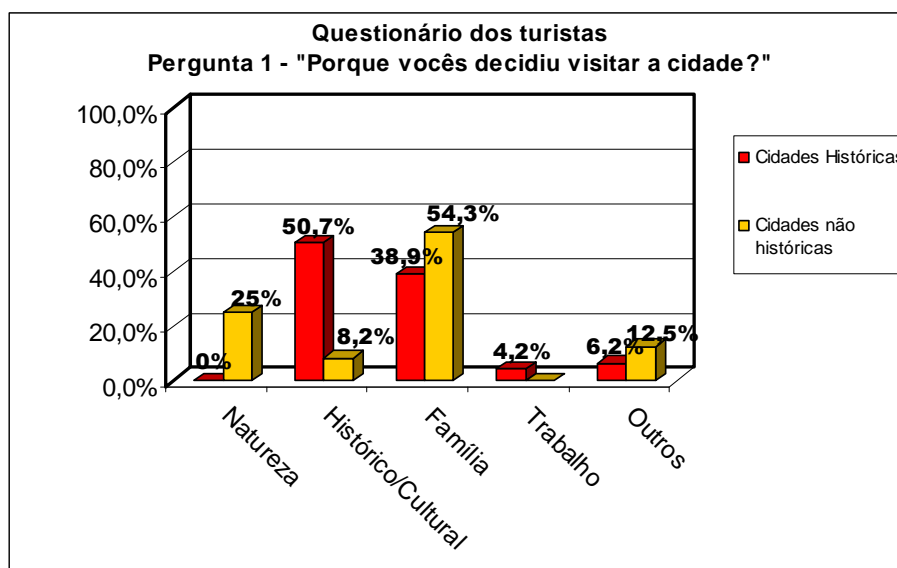


Figura 30: Gráfico do questionário. Pergunta 1/turistas
Fonte: dados da pesquisa

Embora seja expressivo, entre os turistas nas cidades históricas, o número de pessoas em visita a familiares, eles não foram computados como visitantes porque este foi apontado como o motivo primordial da ida à cidade, mas a totalidade dos entrevistados disseram também realizar outras atividades como na fala da turista em Diamantina *“Vim por causa de ver o meu povo, mas na verdade, vou mesmo é pegar cachoeira e dançar na seresta de noite”* e do entrevistado de Santa Bárbara *“tô aqui pra visitar meus parentes, e quero mesmo é curtir... de noite vou pro parque de exposições e amanhã, vamos passear no Caraça”*

Sendo assim, este turista, mesmo se configurando como um visitante, movimentava a infra-estrutura turística local, em contrapartida daqueles que são apenas visitantes e se hospedam e alimentam na casa dos parentes.

Nas cidades históricas, embora o reencontro com familiares seja um grande motivo para a visita à cidade, também são apontados a paisagem histórica e cultural como motivação. Esta paisagem, relativamente conservada, pode ser constatada nas imagens da Figura 31 – Mercado Municipal de Diamantina (Fig. 31A), paisagem de Serro (Fig. 31B), Datas (Fig. 31C) e Santa Bárbara (Fig. 31D). Entretanto, embora grande parte destas cidades tenham belezas naturais, como a paisagem da Serra do Cipó (Fig. 32A) e Cachoeira da Sentinela em Diamantina (Fig. 32B), os visitantes e turistas não as apontaram como motivação de suas viagens.



Fig. 31 – Paisagens históricas
 Fotografia: Letícia Carolina Teixeira Pádua, jun. e jul. 2006

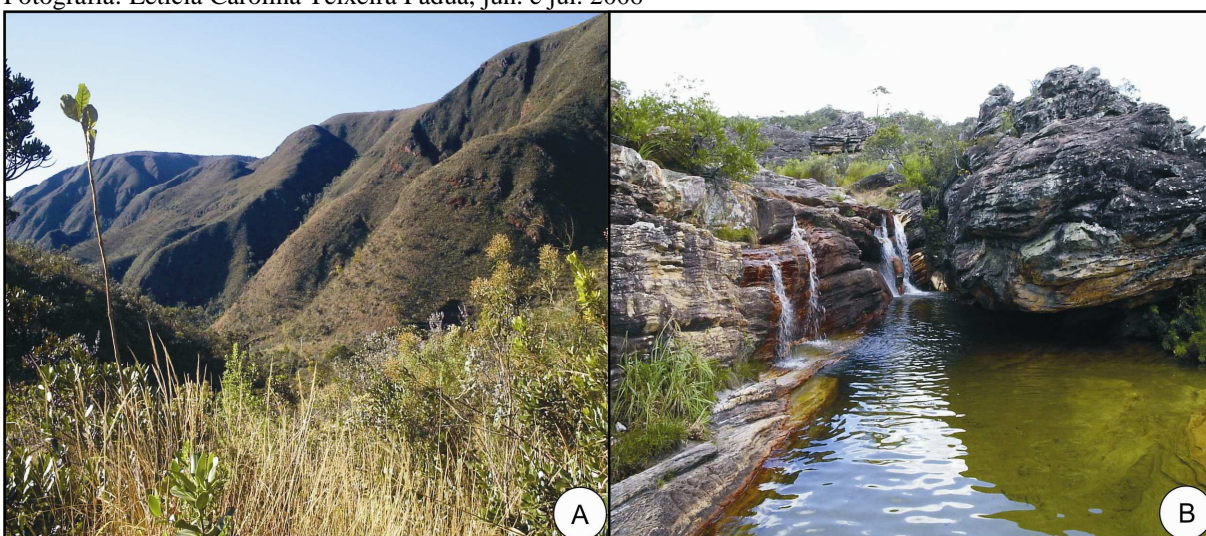


Fig. 32 - Serra do Cipó e Cachoeira da Sentinela em Diamantina
 Fotografia: Letícia Carolina Teixeira Pádua, jun. e jul. 2006

A segunda questão “Você visitou alguma cidade antes desta e/ou pretende visitar outra depois?” foi elaborada com o intuito de diagnosticar o funcionamento da Estrada Real como um percurso, um caminho. O gráfico da Figura 33 demonstra como as respostas foram organizadas.

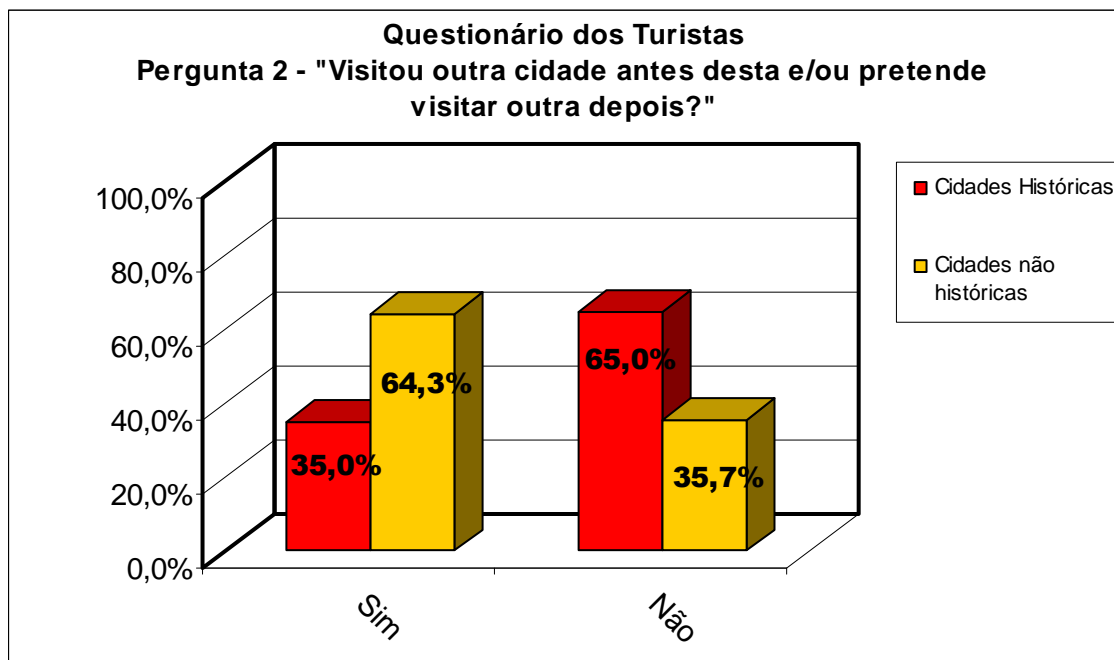


Figura 33: Gráfico do questionário. Pergunta 2/turistas
Fonte: dados da pesquisa

Percebe-se que a maior parte das pessoas que estavam nas cidades não históricas responderam que vieram de outra cidade ou passariam por outra depois. Esta aparente contradição, pode ser compreendida pela percepção do entrevistado em Santa Maria de Itabira “*eu tenho um monte de parente espalhado pela região toda, tô aqui pra ver minha madrinha, mais tarde vou pra Santana visitar meus pais*”. Ressalta-se que não houve, nenhum entrevistado que relatou viajar por um percurso, ou com intenções de realizá-lo.

A seguir foram argüidas as mesmas questões feitas aos moradores “Está satisfeito com a estrutura que esta cidade possui? Quais são os problemas principais?”. O gráfico da Figura 34 mostra o conjunto de respostas:

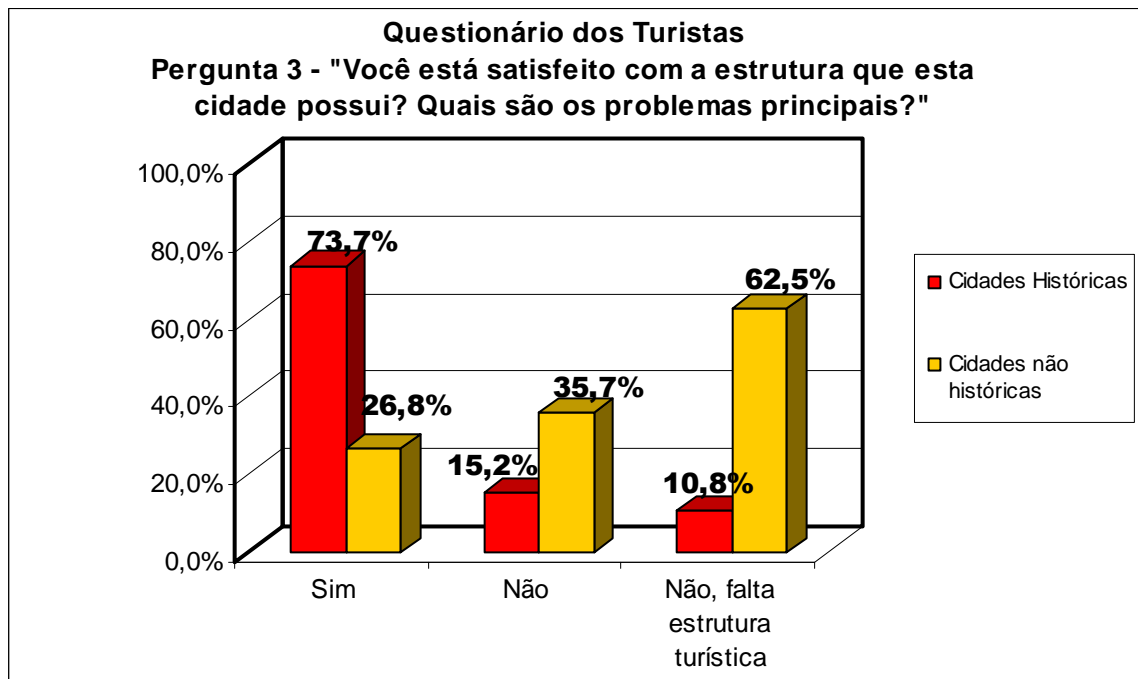


Figura 34: Gráfico do questionário. Pergunta 3/turistas
Fonte: dados da pesquisa

Nas cidades históricas, há uma grande satisfação do turista com relação à estrutura da cidade. Isto denota que, além da própria satisfação, quando se faz turismo, há uma expectativa do que virá e, neste caso, estas expectativas têm sido atendidas e até superadas “*Eu não esperava tanta coisa bonita para ver nessa cidade, ô natureza bonita*” relata a turista maranhense em Diamantina. Nas cidades não históricas, as proporções se invertem e quase dois terços dos visitantes e turistas se dizem insatisfeitos com a estrutura turística, relatam elementos exemplificados pela fala de um empresário originário de Sergipe em visita à Alvorada de Minas “*falta restaurante, hotel, vaga no hotel que tem, a estrada pra chegar é horrível, a gente não sabe se está indo pro lugar certo até chegar, porque não tem placa nenhuma, chega aqui, tudo que tem de bonito pra ver é longe...já me indicaram ir pra Serro, que dizem que é mais bonito e organizado*”.

Assim como na entrevista aos moradores, perguntou-se “Você sabe o que é Estrada Real?” (Fig. 35). Entre os turistas das cidades históricas, mais de dois terços já tinham ouvido

falar, embora, nem sempre tivessem definido de modo correto, com respostas do tipo “*é um caminho de não sei o quê, desbravado por não sei quem*”, dada por um turista em Barão de Cocais. Entretanto, chama a atenção o fato de que mais de setenta por cento dos visitantes de cidades não históricas, responderam não saber o que é Estrada Real, e dos que alegaram saber, nenhum definiu como um projeto turístico, ou como os caminhos do ouro. Pode-se inferir, então, que não é, definitivamente, este o motivo que levou estas pessoas a viajar.

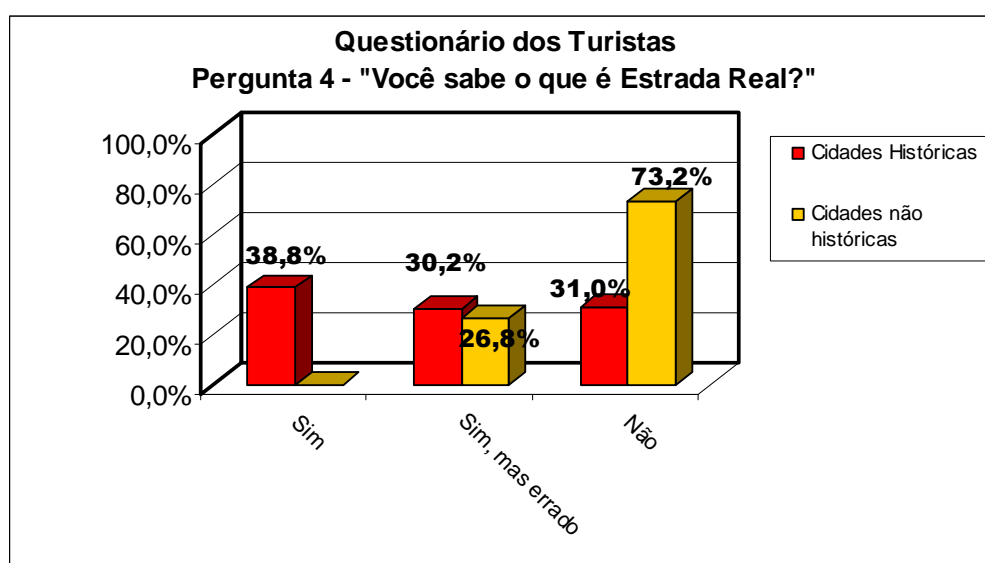


Figura 35: Gráfico do questionário. Pergunta 4/turistas
Fonte: dados da pesquisa

Para aqueles que responderam saber o que é Estrada Real, perguntou-se “Você visitou alguma outra cidade que compõe a Estrada Real desde 2000? Qual(is)?” (Fig. 36). Na realidade, a pergunta induz a se estabelecer a frequência das viagens e do retorno, identificar se as pessoas realmente sabem quais cidades estão na Estrada Real, antes que lhes fossem apresentada a tabela com o nome das 165 cidades, na segunda etapa da entrevista.

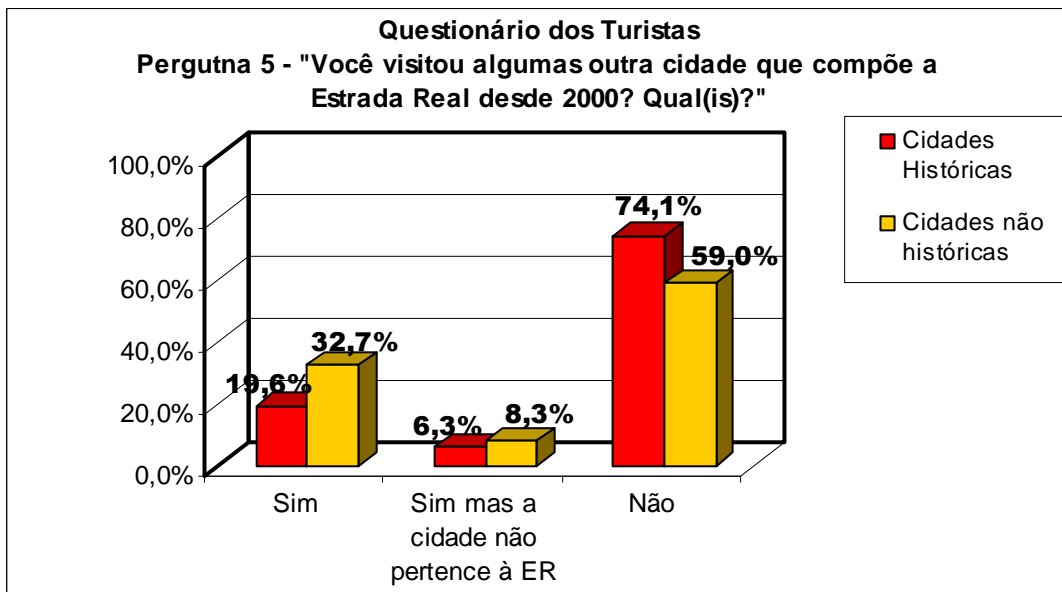


Figura 36: Gráfico do questionário. Pergunta 4/turistas
Fonte: dados da pesquisa

Percebe-se que a maior parte das pessoas, que disseram ter visitado outras localidades do circuito, identificaram cidades que fazem, realmente, parte dele. O que chama a atenção é o fato de que grande parte dos turistas não visitou outra cidade do circuito desde 2000. Este dado diagnostica a falta de visibilidade do projeto enquanto percurso.

As pessoas têm se viajado diretamente a uma localidade, que em sua maioria, é uma das cidades tradicionalmente históricas e, embora este turista conheça ou tenha visto algo sobre o Projeto Estrada Real, este não parece ter sido o a motivação principal da decisão de viajar.

Os resultados relativos à segunda parte da entrevista são apresentados a seguir. Era entregue ao turista uma tabela com o nome das 179 cidades que compõe a Estrada Real. Os entrevistados deveriam, então, dar notas de 1 a 10 de acordo com sua vontade de visitar a cidade. Àquelas das quais nunca ouviram falar, deveriam ser marcadas com um X.

Objetivou-se mapear as médias das notas registradas pelos entrevistados. Entretanto, deste modo, as cidades que foram pouco citadas, poderiam ficar com notas maiores que aquelas citadas muitas vezes. Por exemplo, Baependi, com nota média de 4,4, foi citada por

nove pessoas, já Alto Rio Doce, conhecida apenas por três pessoas, receberia nota 5,7. Sendo assim, como esta pesquisa objetiva compreender a percepção como um todo, optou-se por mapear o número de vezes que as cidades foram citadas pelos entrevistados (Fig. 37).

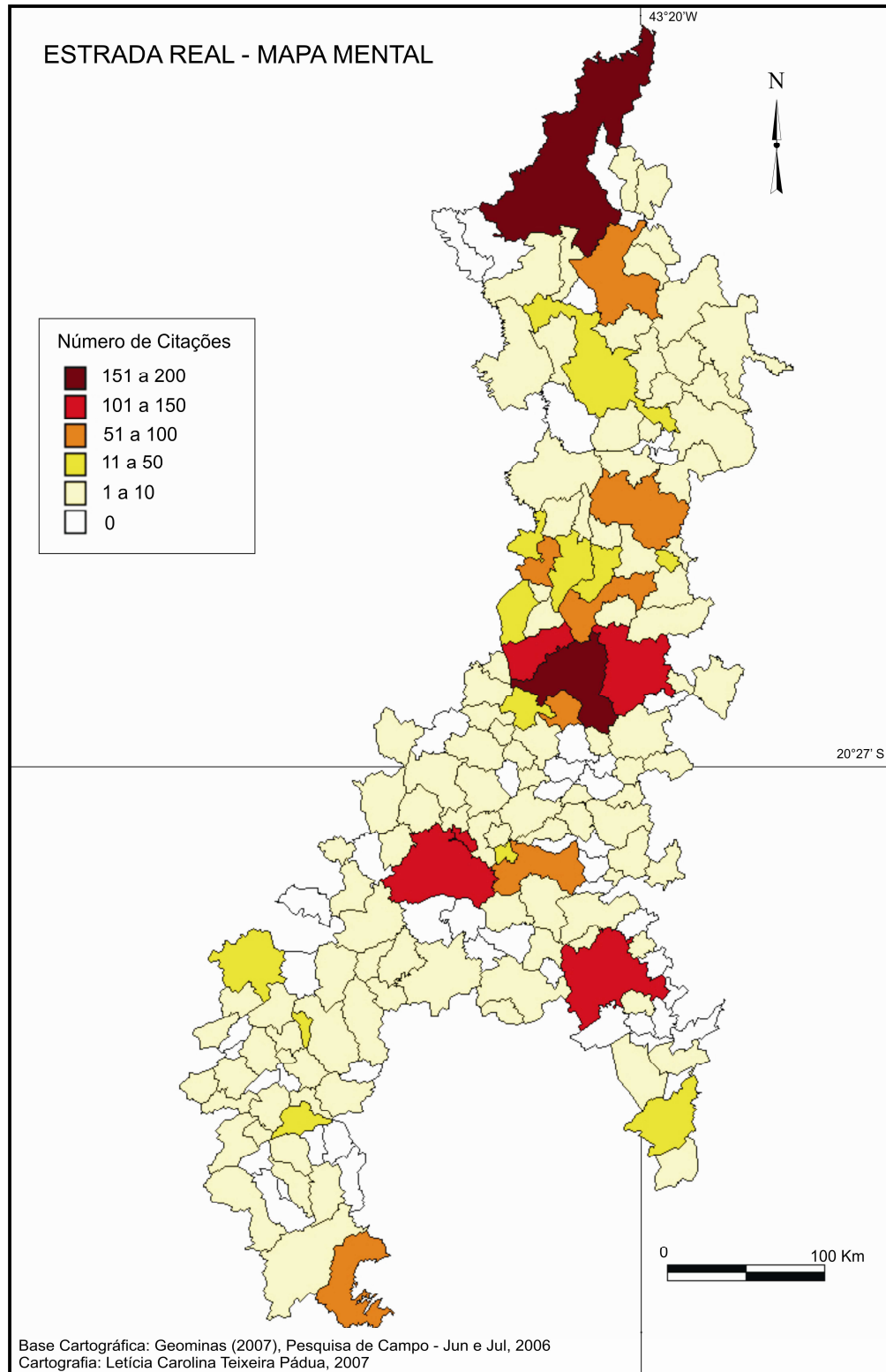


Figura 37: Mapa Mental dos Turistas baseado no número de citações em entrevista

Percebe-se no mapa a existência de uma série de cidades que sequer são conhecidas, e outras que são reconhecidas por poucas pessoas. Tanto as entrevistas com questões abertas com os moradores e turistas, quanto a elaboração do mapa mental, leva a crer que, na grande maioria dos casos, a Estrada Real ainda é desconhecida do público, tanto dos que deveriam frequentá-la – os turistas – quanto dos que deveriam recebê-los e usufruir de seus benefícios – os moradores.

Esta constatação leva à reflexão sobre a necessidade de transformar as ações até hoje empreendida. Quando um projeto destas proporções, que objetiva fomentar o desenvolvimento local, é fundamental a inserção da comunidade como um todo, que estejam envolvidos e comprometidos com o ideal turístico e que, este seja planejado para que seus impactos béficos possam sobrepor os maléficos.

Não é possível pensar em uma atividade sustentável se ela exclui a comunidade envolvida e esta não será sequer economicamente sustentável (ou viável) se não for possível provocar no turista a curiosidade para conhecer e a satisfação para voltar.

Aos turistas ainda faltam informações e mais do que isso, não parece ainda ser possível à maior parte do público, percorrer a Estrada Real. Ora, se as pessoas continuam a se dirigir a um único destino e se, em sua maioria, estes destinos são já “clássicos”, deve-se repensar a necessidade real de um investimento deste porte.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Projeto Estrada Real pretende-se tornar um foco desenvolvedor de um percurso que envolve 179 municípios nos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e, majoritariamente, Minas Gerais. Este desenvolvimento, que se pretende “sustentado” deveria ser voltado para a inserção das comunidades tradicionais.

Sob esta perspectiva, considerou-se importante a realização de um diagnóstico que possibilitasse avaliar, até então, os efeitos que este projeto produziu, desde sua implantação efetiva no ano 2000.

A Estrada Real foi oficialmente “regionalizada” em quatro caminhos: “Caminho Novo”, “Caminho Velho”, “Caminho Sabarabuçu” e “Caminho dos Diamantes”. Este último foi escolhido para esta análise em função de ser, no conjunto, aquele com menor “tradição” turística”.

A escolha do aparato teórico perpassou a Geografia da Percepção e suas bases fenomenológicas, assim como se tornou importante realizar uma reflexão sobre o turismo, suas repercussões, seus impactos e os significados de sua implantação. Este circuito turístico possui municípios dos mais variados tamanhos e vocações, alguns com atrativos turísticos “naturais”, outros com o turismo já implantado, e outros ainda sem atrativos ou sem atividade organizada.

Os impactos desta atividade foram também discutidos, uma vez que deve-se refletir, antes mesmo de pensar se o desenvolvimento é necessário, se a população quer o tipo de desenvolvimento que se propõe.

A opção pela percepção demandou um levantamento metodológico-conceitual sobre o tema. Esta escolha se baseou no pressuposto de que todos têm explicações sobre os fenômenos que os cercam. Por isso, a elaboração de questionários a serem aplicados em entrevistas com moradores e turistas em visita à área estudada. para que se pudesse definir a

forma de trabalhar dados e entrevistas, uma vez que esta ainda se consolida como área do saber geográfico.

Por fim, apresentou-se as entrevistas e seus resultados que sinalizam para a necessidade de repensar a forma de implantação e envolvimento das comunidades, além de retrabalhar a estrutura oferecida ao turista.

O que se espera, com esta pesquisa é ter colaborado para esta reflexão e que, se o turismo for a opção de desenvolvimento econômico escolhida, que seja trabalhada para que realmente provoque tal desenvolvimento e não a expulsão da população para se “periferizar” e levar o “problema” para outro lugar.

Portanto, a infra-estrutura como hotéis, serviços, estradas de boa qualidade, informações aos turistas, devem ser prioridades, se o Projeto Estrada Real realmente pretender alavancar o desenvolvimento, com melhoria da qualidade de vida nas cidades pertencentes aos percursos. Além disso, deve-se pensar a comunidade como principal foco, como a âncora do sucesso deste Projeto.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno. O contexto teórico do desenvolvimento dos estudos humanísticos e perceptivos na Geografia. In: Amorim Filho, O B. (org.). **Percepção Ambiental**: contexto teórico e aplicações ao tema urbano. Belo Horizonte: Instituto de Geociências da UFMG, 1987, v. 1, p. 9-20.

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno. A Evolução do Pensamento Geográfico e a Fenomenologia. **Sociedade e Natureza**. Uberlândia, n.11, jan./dez., 1999a.

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno. Topofilia, Topofobia e Topocídio em Minas Gerais. In: OLIVEIRA, de Livia; DEL RIO, Vicente (orgs.) **Percepção Ambiental**: a experiência brasileira. São Paulo: Studio Nobel; UFSCar, 1999b.

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno; ABREU, João Francisco de. Imagem, Representação e Geopolítica. In: MENDONÇA, Francisco; KOZEL, Salette (Orgs.). **Elementos de Epistemologia da Geografia Contemporânea**. Curitiba: Editora UFPR, 2002, v. 1, p. 233-251.

BARRETO, Margarida. Ciências sociais aplicadas ao turismo. In: SERRANO, Célia; BRUHNS, Heloisa Turini; LUCHIARI, Maria Tereza (org.) **Olhares Contemporâneos sobre o turismo**. Campinas: Papyrus, 2000. p. 17-36

BARROS, Nilson Cortez Crocia de. **Manual de Geografia do Turismo**: meio ambiente, cultura e paisagem. Recife, PE: Editora Universitária da UFPE, s/d.

BLEY, Lineu. **Morretes**: Estudo de paisagem valorizada. 1990. Tese (Doutorado em Geografia) Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, SP.

BOTELHO, M. FERNANDES, A. C.; RAMOS, L. V.M; MACHADO, A. M.. **Síntese histórica de Diamantina e Comarca do Serro Frio**. Diamantina: Casa da Cultura, 2000.

CABRAL, Antônio Ferreira. **O sertão norte mineiro**. Montes Claros, MG: Gráfica Polígono, 1985.

CALDEIRA, Altino Barbosa. **The Consevation of Historic Cities and Architectural Heritage in Brazil, with Particular Reference to the State of Minas Gerais and the City of Mariana**. 1997. Thesis (Doctor of Philosophy) – The Universtity of Sheffield School of Architecture. Sheffield, England.

CALVENTE, Maria del Carmem M. H. O impacto do turismo sobre as comunidades de Ilhabela (SP). In: LEMOS, Amália Inês G (Org.). **Turismo**: impactos sócioambientais. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 85-92

CARA, Roberto Bustos. El turismo y los procesos de transformación territorial. In: RODRIGUES, Adyr A. B. (org). **Turismo e Geografia**: reflexões teóricas e enfoques regionais. 3ª ed. São Paulo: Hucitec, 2001. p. 86-93.

CARVALHO, Pompeu Figueiredo de. Patrimônio cultural e artístico nas cidades paulistas: a construção do lugar. In: YÁZIGI, Eduardo; CARLOS, Ana Fani Alessandri; CRUZ, Rita de Cássia Ariza (org). **Turismo: espaço, paisagem e cultura**. 2ª ed. São Paulo: Hucitec, 1999. p.100-113.

CASTRO, José Flávio Moraes; SANTOS, Márcia Maria Duarte dos; COSTA, Antônio Gilberto; MENEZES, Paulo Márcio Leal. Visualização cartográfica dos mapas de Minas Gerais dos Setecentos e Oitocentos: em destaque as bases urbanas. In: VI SEMINÁRIO LATINO-AMERICANO DE QUALIDADE DE VIDA URBANA e V SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE ESTUDOS URBANOS, 2006, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: Programa de Pós-graduação em Geografia – Tratamento da Informação Espacial da PUC Minas, 2007. 16p.

CATUZZO, Humberto. **Análise da legislação urbanística considerando os princípios e diretrizes de sustentabilidade – o caso de Jaboticabal, SP**. 2002. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, SP.

CHAUÍ, Marilena de Souza. **Convite à filosofia**. 13ª ed. São Paulo: Ática, 2003.

CLAVAL, Paul. **A Geografia Cultural**. 2ª ed. Florianópolis: Editora da UFSC, 2001.

COSTA, Antônio Gilberto. Os caminhos do ouro e a Estrada Real. In: COSTA, Antônio Gilberto (org). **Os caminhos do ouro e a Estrada Real**. Belo Horizonte: Editora UFMG; Lisboa: Kapa Editorial, 2005. CAP 02, p.28-151.

DEMANGEON, Albert. **Uma definição da geografia humana**. In: Problèmes de Géographie Humaine. Paris: Librairie Armand Colin, 1952, p. 25-34.

DOSWELL, Roger. **Tourism: How effective management makes the difference**. Oxford, England: Butterworth / Heinemann, 1997.

FUNARI, Pedro Paulo; PINSKY, Jaime. Introdução. In: FUNARI, Pedro Paulo; PINSKY, Jaime (org.). **Turismo e Patrimônio cultural**. 3ª ed. São Paulo: Editora Contexto, 2003. p. 7-14.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Coleção Mineiriana, 1995.

GALLERO, Álvaro López. El impacto de la globalización sobre el turismo. In: RODRIGUES, Adyr A. B. (org). **Turismo e Geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais**. 3ª ed. São Paulo: Hucitec, 2001. p. 33-38.

GASTAL, Susana. Lugar de memória: por uma nova aproximação teórica ao patrimônio local. In: GASTAL, Susana (org). **Turismo: investigação e crítica**. São Paulo: Contexto, 2002. p. 69-82.

GEOMINAS. **Programa Integrado de Uso da Tecnologia de Geoprocessamento pelos órgãos do Estado de Minas Gerais**. : Belo Horizonte: Prodemege – Companhia de

Tecnologia da Informação do Estado de Minas Gerais. Disponível em <www.geominas.mg.gov.br> . Acesso em: 24 set. 2006.

GIL, Antônio C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 1987.

GOMES, Paulo César da Costa. **Geografia e modernidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

GORENDER, Jacob. **O escravismo colonial**. 2ª ed. São Paulo: Ática, 1978

GOULD, Peter; WHITE, Rodney. **Mental Maps**. England: Pelican Books, 1974.

HARTSHORN, Truman A. **Interpreting the city: an urban Geography**. New York: John Wiley & Sons, 1980.

HAYWOOD, K. Michael. Can the tourist-area life cycle be made operational. In: MEDLIK, S. (org.) **Managing tourism**. Cornwall, England: Hartnolls Limited, 1997. p. 31-40

HOLTZER, Werther. A geografia humanista anglo-saxônica: de suas origens aos anos 90. In: **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro: IBGE, v. 55, n. 1/4, p. 109-145, 1993.

INSTITUTO ESTRADA REAL. Disponível em <www.estradareal.org.br>. Acesso em: 28 set. 2005.

IPHAN – INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Disponível em <www.iphan.gov.br>. Acesso em: 06 jun. 2007.

LENCIONI, Sandra. **Região e Geografia**. São Paulo: Edusp, 1999.

LOWENTHAL, David. Geografia, experiência e imaginação: em direção a uma epistemologia geográfica, 1960. In: : CHRISTOFOLETTI, Antônio (org). **Perspectivas da Geografia**. São Paulo: Difel, 1982. p.103-142

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

LUCHIARI, Maria Tereza D.P. Urbanização Turística: um novo anexo entre o lugar e o mundo. In: SERRANO, Célia; BRUHNS, Heloisa Turini; LUCHIARI, Maria Tereza (Orgs.). **Olhares Contemporâneos sobre o turismo**. Campinas, SP: Papirus, 2000.

MERLEAU-PONTY, Maurice. **Fenomenologia da Percepção**. 2ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

MINAS GERAIS. Lei n. 13.173, 20 de jan. 1999. Regulamentada pelo Decreto n. 41.205, 08 de ago. 2000, que dispõe sobre o Projeto Estrada Real. Disponível em <www.mg.gov.br>. Acesso em 10 mar. 2006.

MOESCH, Marutschka. **A produção do saber turístico**. São Paulo: Contexto, 2000.

NICOLAS, Daniel Hiernaux. Elementos para un análisis sociogeográfico del turismo. In: RODRIGUES, Adyr A. B (Org.). **Turismo e Geografia**: reflexões teóricas e enfoques regionais. 3ª ed. São Paulo: Hucitec, 2001. p. 39-54.

PEET, Richard. O desenvolvimento da Geografia radical nos Estados Unidos. In: CHRISTOFOLETTI, Antônio (Org.) **Perspectivas da Geografia**. São Paulo: Difel. 1982. p. 225-254

PERRIN, Dimas. **Inconfidência Mineira**: causas e conseqüências. Brasília: Coordenada, 1969

PICKLES, John. **Phenomenology, science and geography**. Cambridge: Cambridge University Press, 1985. p. 41-45. Traduzido pelo Prof. Oswaldo Bueno Amorim Filho.

RODRIGUES, Marly. Preservar e Consumir: o patrimônio histórico e o turismo. In: FUNARI, Pedro Paulo; PINSKY, Jaime. Introdução. In: FUNARI, Pedro Paulo; PINSKY, Jaime (org.). **Turismo e Patrimônio cultural**. 3ª ed. São Paulo: Editora Contexto, 2003. p. 15-26.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagens pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1941.

SWARBROOKE, John. **Turismo Sustentável**: conceitos e impacto ambiental. São Paulo: Aleph, 2000. vol. 1.

TOMAS, Pere A. Salva. Las implicaciones socioculturales del turismo en el mar mediterráneo. In: LEMOS, Maria Inês G (org). **Turismo**: impactos socioambientais. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 187-206

TUAN, Yi Fu. **Topofilia**: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. São Paulo: Difel, 1980

TUAN, Yi Fu. Geografia Humanística. In: CHRISTOFOLETTI, Antônio (Org.). **Perspectivas da Geografia**. São Paulo: Difel, 1982. p. 143-164

TUAN, Yi Fu. **Espaço e Lugar**: a perspectiva da experiência. São Paulo: Difel, 1983.

WHYTE, Anne V. T. **La perception de l'environnement: lignes directrices méthodologiques pour les études sur le terrain**. France: UNESCO, 1978

YÁZIGI, Eduardo. Vandalismo, paisagem e turismo no Brasil. In: YÁZIGI, Eduardo; CARLOS, Ana Fani Alessandri; CRUZ, Rita de Cássia Ariza da (orgs). **Turismo**: espaço, paisagem e cultura.. 2ª ed. São Paulo: Hucitec, 1999. p. 133-155

WAINBERG, Jacques. Cidades como sites de excitação turística. In: CASTROGIOVANNI, Antônio Carlos. **Turismo Urbano**. São Paulo: Contexto, 2000. p. 11-22.

7. APÊNDICES

Apêndice 1



PUC Minas

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE MINAS GERAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA –

Questionário do Morador			
Dissertação de Mestrado - Letícia Carolina Teixeira Pádua			
1- Dados Gerais			
1- Sexo () Masculino () Feminino	2 – Faixa Etária () 0 – 20 anos () 20 – 35 anos () 36 – 50 anos () 50 ou mais	3 – Qual a escolaridade () Fundamental () Médio () Superior () Nenhuma	4 – Profissão / A quanto tempo mora
2 – Dados Referentes ao Projeto Estrada Real			
1- Existe turismo nesta cidade?			
2 – Se sim, o que mudou no seu dia-a-dia em função do turismo? Como?			
3 – Está satisfeito com a estrutura que esta cidade possui? Quais são os problemas principais?			
4- – Você sabe o que é a Estrada Real?			
5- Se sim, o que mudou desde a sua implantação?			

Apêndice 2



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE MINAS GERAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA –

Questionário do Turista			
Dissertação de Mestrado - Letícia Carolina Teixeira Pádua			
1- Dados Gerais			
1- Sexo () Masculino () Feminino	2 – Faixa Etária () 0 – 20 anos () 20 – 35 anos () 36 – 50 anos () 50 ou mais	3 – Qual a escolaridade () Fundamental () Médio () Superior () Nenhuma	4 – Profissão
			5 – Onde mora
2 – Dados Referentes ao Projeto Estrada Real			
1- Por que você decidiu visitar esta cidade?			
2 – Você visitou outra cidade antes desta e/ou pretende visitar outra após? Qual(is)			
3 – Está satisfeito com a estrutura que esta cidade possui? Quais são os problemas principais?			
4- – Você sabe o que é a Estrada Real?			
5- Se sim, você visitou alguma outra cidade que compõe a Estrada Real desde 2000? Qual(is)			

6 – Folha anexa

Apêndice 3

6 – Classifique as cidades abaixo, de acordo com os seguintes critérios:

- Dê uma nota de 1 a 10 de acordo com sua vontade de visitá-la. O número 1 para a cidade que menos gostaria de visitar e assim sucessivamente.
- Coloque um X na(s) cidade(s) que nunca ouviu falar.

Cidade	Classificação	Cidade	Classificação
1.Acaiaca		50.Cruzeiro	
2.Aiuruoca		51.Cruzília	
3.Alagoa		52.Cunha	
4.Alfredo Vasconcelos		53.Datas	
5.Alto Rio Doce		54.Delfim Moreira	
6.Alvinópolis		55.Desterro do Entre rios	
7.Alvorada de Minas		56.Desterro do Melo	
8.Andrelândia		57.Diamantina	
9.Antônio Carlos		58.Diogo de Vasconcelos	
10.Areal		59.Dom Joaquim	
11.Areias		60.Dom Viçoso	
12.Baependi		61.Dores de campos	
13.Barão de Cocais		62.Dores de Guanhães	
14.Barbacena		63.Entre Rios de Minas	
15.Barroso		64.Ewbank da Câmara	
16.Bela Vista de Minas		65.Felício dos Santos	
17.Belmiro Braga		66.Ferros	
18.Belo Vale		67.Gouveia	
19.Bias Fortes		68.Guanhães	
20.Bom Jesus do Amparo		69.Guaratinguetá	
21.Cachoeira Paulista		70.Ibertioga	
22.Caeté		71.Ibituruna	
23.Cambuquira		72.Ingaí	
24.Canas		73.Itabira	
25.Capela Nova		74.Itabirito	
26.Caranaíba		75.Itambé do Mato Dentro	
27.Carandaí		76.Itamonte	
28.Carmésia		77.Itanhandu	
29.Carmo de Minas		78.Itaverava	
30.Carrancas		79.Itutinga	
31.Casa Grande		80.Jaboticatubas	
32.Catas Altas		81.Jeceaba	
33.Catas Altas da Noruega		82.Jesuânia	
34.Caxambu		83.João Monlevade	
35.Chácara		84.Juiz de Fora	
36.Chiador		85.Lagoa Dourada	
37.Cipotânea		86.Lambari	
38.Comendador Levy Gasparian		87.Lamim	
39.Conceição da Barra de Minas		88.Lavrinhas	
40.Conceição do Mato Dentro		89.Lima Duarte	
41.Conceição do Rio Verde		90.Lorena	

42.Congonhas		91.Madre de Deus de Minas	
43.Congonhas do Norte		92.Magé	
44.Conselheiro Lafaiete		93.Maria da Fé	
45.Coronel Pacheco		94.Mariana	
46.Coronel Xavier Chaves		95.Marmelópolis	
47.Couto Magalhães de Minas		96.Matias Barbosa	
48.Cristiano Ottoni		97.Mercês	
49.Cristina		98.Minduri	
99.Moeda		140.Sabinópolis	
100.Monjolos		141.Santa Bárbara	
101.Morro do Pilar		142.Santa Bárbara do Tugúrio	
102.Nazareno		143.Santa Cruz de Minas	
103.Nova Lima		144.Santa Luzia	
104.Nova União		145.Santa Maria de Itabira	
105.Olaria		146.Santa Rita do Ibitipoca	
106.Olímpio Noronha		147.Santana de Pirapama	
107.Oliveira Fontes		148.Santana do Deserto	
108.Ouro Branco		149.Santana do Garambéu	
109.Ouro Preto		150.Santana do Riacho	
110.Paiva		151.Santana dos Montes	
111.Paraíba do Sul		152.Santo Antônio do Itambé	
112.Parati		153.Santo Antônio do Rio Abaixo	
113.Passa Quatro		154.Santo Hipólito	
114.Passa Tempo		155.Santos Dumont	
115.Passabém		156.São Brás do Suaçuí	
116.Pedralva		157.São Gonçalo do Rio Abaixo	
117.Pedro Teixeira		158.São Gonçalo do Rio Preto	
118.Pequeri		159.São João Del Rei	
119.Petrópolis		160.São Lourenço	
120.Piau		161.São Sebastião do Rio Preto	
121.Piedade do Rio Grande		162.São Sebastião do Rio Verde	
122.Piquete		163.São Tiago	
123.Piranga		164.São Tomé das Letras	
124.Ponte Nova		165.São Vicente de Minas	
125.Pouso alto		166.Senhora de Oliveira	
126.Prados		167.Senhora do Porto	
127.Presidente Bernardes		168.Senhora dos Remédios	
128.Presidente Kubitshek		169.Serra Azul de Minas	
129.Queluz		170.Serranos	
130.Queluzito		171.Serro	
131.Raposos		172.Silveiras	
132.Resende Costa		173.Simão Pereira	
133.Ressaquinha		174.Soledade de Minas	
134.Rio Acima		175.Taquaraçu de Minas	
135.Rio Espera		176.Tiradentes	
136.Rio Piracicaba		177.Três Corações	
137.Rio Pomba		178.Três Rios	
138.Ritópolis		179.Virgínia	
139.Sabará			

8. ANEXOS

Anexo 1

Lista dos Bens Tombados pelo IPHAN em Minas Gerais

Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico

Cidade	Bem Tombado
<u>MG - Belo Horizonte</u>	Presépio de Pipiripau
<u>MG - Belo Horizonte</u>	Serra do Curral: conjunto paisagístico
<u>MG - Belo Horizonte</u>	Pampulha: conjunto arquitetônico e paisagístico
<u>MG - Caeté</u>	Santuário de Nossa Senhora da Piedade: conjunto arquitetônico e paisagístico
<u>MG - Cataguases</u>	Cataguases, MG: conjunto histórico, arquitetônico e paisagístico
<u>MG - Catas Altas</u>	Colégio do Caraça: conjunto arquitetônico e paisagístico
<u>MG - Congonhas</u>	Congonhas, MG: conjunto arquitetônico e urbanístico
<u>MG - Matozinhos</u>	Lapa da Cerca Grande
<u>MG - Minas Novas</u>	Sobradão
<u>MG - Nova Era</u>	Praça da Matriz: conjunto arquitetônico e Museu Municipal de Arte e História: prédio
<u>MG - Ouro Preto</u>	Ouro Preto, MG: conjunto arquitetônico e urbanístico
<u>MG - Piranga</u>	Santuário do Senhor Bom Jesus de Matozinhos: conjunto arquitetônico e paisagístico
<u>MG - Sabará</u>	Rua Dom Pedro II: conjunto arquitetônico e urbanístico

Livro do Tombo Histórico

Cidade	Bem Tombado
<u>MG - Antônio Carlos</u>	Fazenda da Borda do Campo: sede, capela e sobradinho
<u>MG - Barbacena</u>	Capela de Nossa Senhora da Boa Morte
<u>MG - Barbacena</u>	Igreja Matriz de Nossa Senhora da Piedade
<u>MG - Barbacena</u>	Sobrado dos Andradas
<u>MG - Barbacena</u>	Fazenda do Registro Velho: sede
<u>MG - Belo Horizonte</u>	Casa da Fazenda do Leitão
<u>MG - Belo Horizonte</u>	Pampulha: conjunto arquitetônico e paisagístico
<u>MG - Caeté</u>	Santuário de Nossa Senhora da Piedade: conjunto arquitetônico e paisagístico
<u>MG - Cataguases</u>	Cataguases, MG: conjunto histórico, arquitetônico e paisagístico
<u>MG - Catas Altas</u>	Colégio do Caraça: conjunto arquitetônico e paisagístico
<u>MG - Conceição do Mato Dentro</u>	Igreja de Nossa Senhora do Rosário

<u>MG - Conceição do Mato Dentro</u>	Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição
<u>MG - Congonhas</u>	Coleção de ex-votos do Santuário de Bom Jesus de Matozinhos
<u>MG - Diamantina</u>	Igreja de Santana
<u>MG - Diamantina</u>	Casa do Padre Rolim
<u>MG - Ibiá</u>	Quilombo do Ambrósio: remanescentes
<u>MG - Ibiá</u>	Quilombo Ambrósio: documentação
<u>MG - Juiz de Fora</u>	Coleções do Museu Mariano Procópio
<u>MG - Juiz de Fora</u>	Teatro Central
<u>MG - Lagoa Santa</u>	Túmulo do Dr. Peter Wilhen Lund, Peter Andreas Brandt, Wilhelm Behrens, Johann Rudolph Müller e cemitério
<u>MG - Lassance</u>	Casa de Saúde Carlos Chagas
<u>MG - Lassance</u>	Estação Ferroviária
<u>MG - Manga</u>	Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição
<u>MG - Mariana</u>	Casa do Barão de Pontal
<u>MG - Mariana</u>	Igreja de Nossa Senhora do Rosário
<u>MG - Mariana</u>	Igreja Matriz de Nossa Senhora de Nazaré
<u>MG - Matias Barbosa</u>	Fazenda de Nossa Senhora da Conceição do Registro do Caminho Novo: capela
<u>MG - Minas Novas</u>	Igreja de São José
<u>MG - Nova Lima</u>	Obras de talha da Capela da Fazenda da Jaguará: retábulos e púlpitos
<u>MG - Ouro Preto</u>	Casa dos Contos
<u>MG - Ouro Preto</u>	Casa Setecentista
<u>MG - Ouro Preto</u>	Ouro Preto, MG: conjunto arquitetônico e urbanístico
<u>MG - Ouro Preto</u>	Palácio dos Governadores
<u>MG - Ouro Preto</u>	Fábrica de Ferro Patriótica: ruínas
<u>MG - Ouro Preto</u>	Casa de Câmara e Cadeia
<u>MG - Piranga</u>	Santuário do Senhor Bom Jesus de Matozinhos: conjunto arquitetônico e paisagístico
<u>MG - Pitanqui</u>	Casa do Padre Belquior
<u>MG - Prados</u>	Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição
<u>MG - Resende Costa</u>	Casa do Inconfidente Resende Costa
<u>MG - Ritópolis</u>	Fazenda do Pombal: remanescentes
<u>MG - Sabará</u>	Casa Azul
<u>MG - Sabará</u>	Casa da Intendência
<u>MG - Sabará</u>	Rua Dom Pedro II: conjunto arquitetônico e urbanístico
<u>MG - Sabará</u>	Teatro Municipal
<u>MG - Santa Luzia</u>	Casa à Praça da Matriz
<u>MG - Santos Dumont</u>	Sítio Cabangu: casa
<u>MG - São João del Rei</u>	Igreja Nossa Senhora do Carmo

<u>MG - São João Del Rei</u>	Igreja de São Francisco de Assis
<u>MG - São João Del Rei</u>	Sobrado à Rua Marechal Deodoro, 12
<u>MG - São João Del Rei e Tiradentes</u>	Complexo ferroviário de São João del Rei
<u>MG - Serro</u>	Casa dos Ottoni
<u>MG - Serro</u>	Igreja do Bom Jesus de Matozinhos
<u>MG - Serro</u>	Igreja de Nossa Senhora do Carmo
<u>MG - Sete Lagoas</u>	Casa à Praça Santo Antônio, 94
<u>MG - Tiradentes</u>	Casa do Inconfidente Padre Toledo

Livro das Belas Artes

Cidade	Bem Tombado
<u>MG - Abre Campo</u>	Imagem de São Francisco de Paula / Aleijadinho
<u>MG - Alvorada de Minas</u>	Igreja de São José de Itapanhoacanga
<u>MG - Antônio Carlos</u>	Fazenda da Borda do Campo: sede, capela e sobradinho
<u>MG - Barão de Cocais</u>	Capela de Nossa Senhora do Rosário
<u>MG - Barão de Cocais</u>	Capela de Santana
<u>MG - Barão de Cocais</u>	Igreja Matriz de São João Batista
<u>MG - Barbacena</u>	Capela de Nossa Senhora da Boa Morte
<u>MG - Barbacena</u>	Igreja Matriz de Nossa Senhora da Piedade
<u>MG - Barbacena</u>	Sobrado dos Andradas
<u>MG - Belo Horizonte</u>	Igreja de São Francisco de Assis
<u>MG - Belo Horizonte</u>	Lavatório da Igreja de Nossa Senhora da Boa Viagem
<u>MG - Belo Horizonte</u>	Pampulha: conjunto arquitetônico e paisagístico
<u>MG - Belo Vale</u>	Fazenda da Boa Esperança: casa
<u>MG - Berilo</u>	Igreja de Nossa Senhora do Rosário

<u>MG - Berilo</u>	Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição
<u>MG - Bom Jesus do Amparo</u>	Fazenda do Rio São João: casa
<u>MG - Caeté</u>	Casa à Rua Israel Pinheiro, 32
<u>MG - Caeté</u>	Igreja de Nossa Senhora do Rosário
<u>MG - Caeté</u>	Igreja Matriz de Nossa Senhora de Nazaré
<u>MG - Caeté</u>	Igreja Matriz de Nossa Senhora do Bonsucesso
<u>MG - Cataguases</u>	Cataguases, MG: conjunto histórico, arquitetônico e paisagístico
<u>MG - Catas Altas</u>	Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição
<u>MG - Conceição do Mato Dentro</u>	Chafariz da Praça Dom Joaquim
<u>MG - Conceição do Mato Dentro</u>	Igreja de Nossa Senhora do Rosário
<u>MG - Conceição do Mato Dentro</u>	Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição
<u>MG - Conceição do Mato Dentro</u>	Obras de talha do Santuário do Bom Jesus de Matozinhos
<u>MG - Conceição do Mato Dentro</u>	Casa à Praça Dom Joaquim
<u>MG - Congonhas</u>	Coleção de ex-votos do Santuário de Bom Jesus de Matozinhos
<u>MG - Congonhas</u>	Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição
<u>MG - Congonhas</u>	Santuário de Bom Jesus de Matozinhos: conjunto arquitetônico, paisagístico e escultórico
<u>MG - Diamantina</u>	Casa à Praça Juscelino Kubitschek
<u>MG - Diamantina</u>	Casa à rua Francisco Sá, 50
<u>MG - Diamantina</u>	Casa da Chica da Silva
<u>MG - Diamantina</u>	Casa com forro pintado
<u>MG - Diamantina</u>	Mercado de Diamantina
MG - Diamantina	Diamantina, MG: conjunto arquitetônico e urbanístico
<u>MG - Diamantina</u>	Igreja de Nossa Senhora das Mercês
<u>MG - Diamantina</u>	Igreja de Nossa Senhora do Amparo

<u>MG - Diamantina</u>	Igreja de Nossa Senhora do Carmo
<u>MG - Diamantina</u>	Igreja de Nossa Senhora do Rosário
<u>MG - Diamantina</u>	Igreja de São Francisco de Assis
<u>MG - Diamantina</u>	Igreja do Senhor do Bonfim
<u>MG - Diamantina</u>	Igreja de Santana
<u>MG - Itabira</u>	Ermida de Nossa Senhora do Rosário
<u>MG - Itabirito</u>	Igreja de Nossa Senhora do Rosário
<u>MG - Itabirito</u>	Igreja de São Vicente
<u>MG - Itaverava</u>	Igreja Matriz de Santo Antônio
<u>MG - Itaverava</u>	Sobrado do Padre Taborda e casario
<u>MG - Juiz de Fora</u>	Coleções do Museu Mariano Procópio
<u>MG - Juiz de Fora</u>	Marco Comemorativo do Centenário de Juiz de Fora
<u>MG - Lavras</u>	Igreja Matriz de Nossa Senhora do Rosário
<u>MG - Mariana</u>	Casa Capitular
<u>MG - Mariana</u>	Casa com Rótulas
<u>MG - Mariana</u>	Capela de Santana
<u>MG - Mariana</u>	Casa de Câmara e Cadeia
<u>MG - Mariana</u>	Seminário Menor e Capela de Nossa Senhora da Boa Morte
<u>MG - Mariana</u>	Mariana, MG: conjunto arquitetônico e urbanístico
<u>MG - Mariana</u>	Fonte da Samaritana
<u>MG - Mariana</u>	Igreja de Nossa Senhora do Rosário
<u>MG - Mariana</u>	Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos
<u>MG - Mariana</u>	Igreja de Nossa Senhora das Mercês
<u>MG - Mariana</u>	Igreja de Nossa Senhora do Carmo

<u>MG - Mariana</u>	Igreja da Sé
<u>MG - Mariana</u>	Igreja de Nossa Senhora da Glória
<u>MG - Mariana</u>	Igreja de São Francisco de Assis
<u>MG - Mariana</u>	Igreja Matriz de Bom Jesus do Monte
<u>MG - Mariana</u>	Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição
<u>MG - Mariana</u>	Igreja Matriz de Nossa Senhora de Nazaré
<u>MG - Mariana</u>	Igreja Matriz de São Caetano
<u>MG - Mariana</u>	Passo da Ladeira do Rosário
<u>MG - Mariana</u>	Passo da Ponte da Areia
<u>MG - Mariana</u>	Capela de Nossa Senhora dos Anjos da Arquiconfraria de São Francisco
<u>MG - Nova Era</u>	Igreja Matriz de São José
<u>MG - Nova Era</u>	Praça da Matriz: conjunto arquitetônico e Museu Municipal de Arte e História: prédio
<u>MG - Nova Lima</u>	Obras de talha da Capela da Fazenda da Jaguará: retábulos e púlpitos
<u>MG - Ouro Branco</u>	Igreja Matriz de Santo Antônio
<u>MG - Ouro Branco</u>	Igreja Matriz de Santo Antônio
<u>MG - Ouro Preto</u>	Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição de Antônio Dias
<u>MG - Ouro Preto</u>	Igreja Matriz de Nossa Senhora de Nazaré
<u>MG - Ouro Preto</u>	Igreja Matriz de Santo Antônio em Glaura
<u>MG - Ouro Preto</u>	Igreja Matriz de São Bartolomeu
<u>MG - Ouro Preto</u>	Capela de Nossa Senhora das Dores
<u>MG - Ouro Preto</u>	Capela de São João
<u>MG - Ouro Preto</u>	Capela de São Sebastião
<u>MG - Ouro Preto</u>	Capela de Nossa Senhora da Piedade
<u>MG - Ouro Preto</u>	Capela do Padre Faria

<u>MG - Ouro Preto</u>	Capela do Bom Jesus das Flores
<u>MG - Ouro Preto</u>	Capela do Senhor do Bonfim
<u>MG - Ouro Preto</u>	Casa dos Contos
<u>MG - Ouro Preto</u>	Chafariz de Marília
<u>MG - Ouro Preto</u>	Chafariz da Glória
<u>MG - Ouro Preto</u>	Chafariz do Alto da Cruz
<u>MG - Ouro Preto</u>	Chafariz do Alto das Cabeças
<u>MG - Ouro Preto</u>	Chafariz do Passo de Antônio Dias
<u>MG - Ouro Preto</u>	Chafariz dos Contos
<u>MG - Ouro Preto</u>	Ouro Preto, MG: conjunto arquitetônico e urbanístico
<u>MG - Ouro Preto</u>	Igreja do Bom Jesus do Matozinhos
<u>MG - Ouro Preto</u>	Igreja Nossa Senhora das Mercês e Misericórdia
<u>MG - Ouro Preto</u>	Igreja de Nossa Senhora das Mercês e Perdões
<u>MG - Ouro Preto</u>	Igreja de Nossa Senhora do Carmo
<u>MG - Ouro Preto</u>	Igreja de Nossa Senhora do Rosário
<u>MG - Ouro Preto</u>	Igreja de Santa Efigênia
<u>MG - Ouro Preto</u>	Capela de Santana
<u>MG - Ouro Preto</u>	Igreja Matriz de Nossa Senhora do Pilar
<u>MG - Ouro Preto</u>	Imagem de Santana / Aleijadinho
<u>MG - Ouro Preto</u>	Casa de Câmara e Cadeia
<u>MG - Ouro Preto</u>	Oratório da Rua Barão de Ouro Branco
<u>MG - Ouro Preto</u>	Passo à Praça Tiradentes
<u>MG - Ouro Preto</u>	Passo da Ponte Seca
<u>MG - Ouro Preto</u>	Passo da Rua do Rosário

<u>MG - Ouro Preto</u>	Passo da Rua São José
<u>MG - Ouro Preto</u>	Passo de Antônio Dias
<u>MG - Ouro Preto</u>	Ponte da Barra
<u>MG - Ouro Preto</u>	Ponte de Antônio Dias
<u>MG - Ouro Preto</u>	Ponte dos Contos
<u>MG - Ouro Preto</u>	Ponte do Pilar
<u>MG - Ouro Preto</u>	Ponte do Rosário
<u>MG - Ouro Preto</u>	Ponte Seca
<u>MG - Ouro Preto</u>	Igreja de São Francisco de Assis
<u>MG - Ouro Preto</u>	Igreja de São Francisco de Paula
<u>MG - Ouro Preto</u>	Capela de São José
<u>MG - Paracatu</u>	Igreja de Nossa Senhora do Rosário
<u>MG - Paracatu</u>	Igreja Matriz de Santo Antônio
<u>MG - Piranga</u>	Santuário do Senhor Bom Jesus de Matozinhos: conjunto arquitetônico e paisagístico
<u>MG - Pitangui</u>	Casa de Câmara e Cadeia
<u>MG - Prados</u>	Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição
<u>MG - Prados</u>	Igreja de Nossa Senhora da Penha
<u>MG - Raposos</u>	Igreja de Nossa Senhora da Conceição
<u>MG - Sabará</u>	Casa da Intendência
<u>MG - Sabará</u>	Chafariz do Caquende
<u>MG - Sabará</u>	Igreja de Nossa Senhora das Mercês
<u>MG - Sabará</u>	Igreja de Nossa Senhora do Carmo
<u>MG - Sabará</u>	Igreja de Nossa Senhora do Ó
<u>MG - Sabará</u>	Hospício da Terra Santa e Capela de Nossa Senhora do Pilar

<u>MG - Sabará</u>	Igreja de Nossa Senhora do Rosário
<u>MG - Sabará</u>	Igreja de Santana
<u>MG - Sabará</u>	Igreja de São Francisco de Assis
<u>MG - Sabará</u>	Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição
<u>MG - Sabará</u>	Passo da Rua Marquês de Sapucaí
<u>MG - Sabará</u>	Passo do Carmo
<u>MG - Sabará</u>	Chafariz do Rosário
<u>MG - Sabará</u>	Capela de Santo Antônio
<u>MG - Sabará</u>	Casa Borba Gato
<u>MG - Sabará</u>	Paço Municipal
<u>MG - Santa Bárbara</u>	Casa no Largo do Rosário
<u>MG - Santa Bárbara</u>	Igreja de Santo Amaro
<u>MG - Santa Bárbara</u>	Igreja Matriz de Santo Antônio
<u>MG - Santa Luzia</u>	Recolhimento de Macaúbas: prédio
<u>MG - São João del Rei</u>	São João del Rei, MG: conjunto arquitetônico e urbanístico
<u>MG - São João del Rei</u>	Igreja Nossa Senhora do Carmo
<u>MG - São João Del Rei</u>	Igreja de São Francisco de Assis
<u>MG - São João Del Rei</u>	Igreja Matriz de Nossa Senhora do Pilar
<u>MG - São João Del Rei</u>	Passos das Ruas Duque de Caxias e Getúlio Vargas
<u>MG - São João Del Rei</u>	Sobrado à Rua Marechal Deodoro, 12
<u>MG - São João Del Rei e Tiradentes</u>	Complexo ferroviário de São João del Rei
MG - Serro	Serro, MG: conjunto arquitetônico e urbanístico
<u>MG - Serro</u>	Igreja do Bom Jesus de Matozinhos
<u>MG - Serro</u>	Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição

<u>MG - Tiradentes</u>	Capela da Santíssima Trindade
<u>MG - Tiradentes</u>	Capela de Nossa Senhora das Mercês
<u>MG - Tiradentes</u>	Capela de São Francisco de Paula
<u>MG - Tiradentes</u>	Capela de São João Evangelista
<u>MG - Tiradentes</u>	Capela do Bom Jesus
<u>MG - Tiradentes</u>	Casa do Inconfidente Padre Toledo
<u>MG - Tiradentes</u>	Casa com forro pintado
<u>MG - Tiradentes</u>	Igreja de Nossa Senhora do Rosário
<u>MG - Tiradentes</u>	Tiradentes, MG: conjunto arquitetônico e urbanístico
<u>MG - Tiradentes</u>	Chafariz de São José
<u>MG - Tiradentes</u>	Igreja Matriz de Santo Antônio
<u>MG - Uberaba</u>	Igreja de Santa Rita

No Livro do Tombo das Artes Aplicadas não há bens tombados em Minas Gerais

Legenda

■ Bens tombados nas cidades que pertencem ao Caminho dos Diamantes

Em negrito os conjuntos urbanísticos das cidades tombadas como conjunto.

Sua cidade é sua casa. Faça com que o turista se sinta bem-vindo.

Todo turista é um cliente. Por isso, turista quer dizer também empregos, ocupação, renda, novos negócios. Com o grande destaque dado à Estrada Real no carnaval, tudo indica que sua cidade poderá receber muito mais turistas na Semana Santa, nos próximos feriados e períodos de férias. Então, prepare-se. Quanto mais você exercer a sua cidadania e quanto mais profissional você for, mais os deixará satisfeitos. Do mesmo jeito que preparamos nossa casa para receber visitas, vamos preparar nossa cidade. A famosa hospitalidade mineira deve brilhar. Faça o melhor para que eles voltem e recomendem seu município. Portanto, vale a pena conferir as dicas ao lado. São os 10 Mandamentos para receber bem os turistas e, também, os Pecados Capitais que os afastam. Divulgue-os! Será bom para todo mundo. Lembre-se de que o turismo é a atividade econômica que mais cresce e gera recursos no mundo inteiro.



Arrume a casa, que vem visita.

Secretaria Municipal de Cultura e Turismo
 PROJ. ANTONIO SULLILO,
 Fone: (038) 3537-1636
 Diamantina - M. G.

Ministério do Turismo
 U. M. PAÍS DE TODOS
 GOVERNO FEDERAL

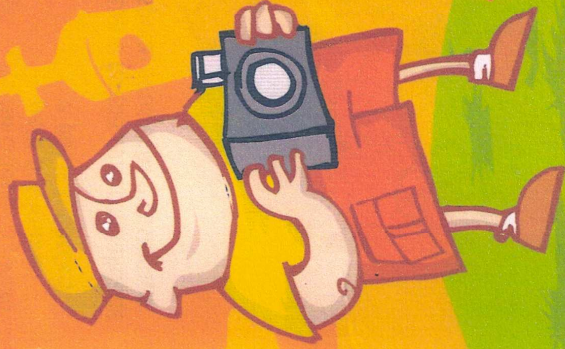

SEBRAE
 Parceiro das brasileiras

FIEMG
 CIEBIO
 SEST
 SENAI
 IEL
 Sistema FIEMG

www.descubraminas.com.br
 O Portal do Turismo em Minas
 www.estrada-real.org.br

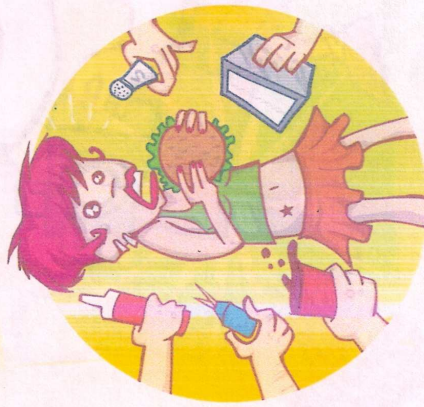
Nesta Semana Santa, sua cidade vai receber mais turistas.

Arrume a casa, que vem visita.

10 Mandamentos para receber bem o turista.

- 1** Ajude a manter sua cidade limpa e bonita.
- 2** Preserve a memória da cidade, zelando pelo patrimônio e pelas tradições.
- 3** Receba o turista com cordialidade e respeite seus usos e costumes.



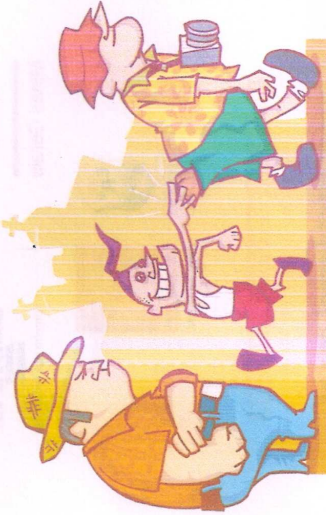
- 4** Informe-se sobre sua cidade para melhor informar aos turistas.
- 5** Seja hospitaleiro como todo bom mineiro. Faça com que o turista se sinta bem-vindo.

- 6** Faça pelo turista tudo o que gostaria que fizessem por você.

- 7** Esteja atento às necessidades do turista. Seja cortês e ofereça-lhe ajuda.



- 8** Esteja atento à segurança em sua cidade. A desordem afasta o turista.



- 9** Incentive a prática de preços justos e compatíveis com o mercado.

- 10** O turista é um cliente. Denuncie irregularidades que desestimulem o seu retorno.

Evite os Pecados Capitais que afastam o turista.

- Preços altos.
- Instalações sujas.
- Desatenção e má vontade.
- Uso de expressões desrespeitosas.



Convém lembrar: todo turista deve se sentir bem-vindo. Mas, se sua cidade é sua casa, defenda-a quando necessário.

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](#)