

**Myriam Celme Lage Assis**

**O PROGRAMA ESTRADA REAL E O  
DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO:**

**Um estudo de caso no trecho Ouro Preto-Ouro Branco**

**Belo Horizonte  
Centro Universitário UNA  
Dezembro/2006**

# **Livros Grátis**

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

Milhares de livros grátis para download.

Myriam Celme Lage Assis

# **O PROGRAMA ESTRADA REAL E O DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO:**

**Um estudo de caso no trecho Ouro Preto-Ouro Branco**

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado do Centro Universitário UNA como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Turismo e Meio Ambiente.

Orientador: Prof. Dr. Nelson Quadros Vieira Filho

(Centro Universitário UNA)

**Belo Horizonte**  
**Centro Universitário UNA**  
**Dezembro/2006**

ASSIS, Myriam Celme Lage

O Programa Estrada Real e o Desenvolvimento Turístico: Um estudo de caso no trecho Ouro Preto-Ouro Branco / Myriam Celme Lage Assis. – 2006. 171 f., enc.

Orientador: Prof. Dr. Nelson Antônio Quadros Vieira Filho.

Dissertação (Mestrado em Turismo e Meio Ambiente) – Centro Universitário UNA.  
Referência Bibliográfica: f. 156-160

1. Desenvolvimento Sustentável do Turismo. 2. Planejamento Integrado e Sistêmico. 3. Avaliação de Programa. 4. Programa Estrada Real. 5. Ouro Preto.
6. Ouro Branco

CDD: \_\_\_\_\_  
Nº de classificação



**CENTRO UNIVERSITARIO UNA**  
**PROGRAMA DE MESTRADO EM TURISMO E MEIO AMBIENTE**

Dissertação intitulada “O programa estrada real e o desenvolvimento turístico: um estudo de caso no trecho Ouro Preto-Ouro Branco”, de autoria da mestranda Myriam Celme Lage Assis, aprovada pela Comissão Examinadora constituída pelos seguintes membros:

---

Prof. Dr. Nelson Antônio Quadros Vieira Filho - UNA – Orientador

---

Prof. Dr. José Euclides Alhadas Cavalcanti - UNA – Examinador Interno

---

Prof. Dra. Elisa Maria P. da Rocha - Fundação João Pinheiro- Examinadora Externa

## AGRADECIMENTO

Agradeço a Deus pela inspiração e por orientar e iluminar o meu caminho com pessoas, lugares e acontecimentos que me conduzem ao crescimento humano.

Ao Marcelo, leal companheiro e grande incentivador deste projeto e de muitos outros, pela confiança e carinho principalmente nos momentos mais difíceis.

Aos meus filhos, Pollyana e Marcello, que compreenderam a minha ausência por vários dias.

Ao sogro, José Dias de Assis e sogra, Conceição, por colaborarem com este trabalho.

À minha mãe, Tereza, por praticar e, assim, me ensinar a perseverança.

Aos tios Nonato e Regina pelo acolhimento afetuoso em Belo Horizonte.

Às amigas, Rosa Angélica pelo estímulo inicial e Inês pelos conselhos.

Aos amigos de trabalho pelas permutas e cooperações.

Ao amigo Amarildo Procópio pela sua compreensão e anuência.

Aos colegas de mestrado pela companhia e pelos debates enriquecedores.

Aos professores do mestrado pelos esclarecimentos e à Andréa e Kândice, pela atenção.

Ao Professor Ézio Goulart por acreditar e apresentar-me ao Centro Universitário UNA.

À Professora Aparecida Pinto Coelho pela competência na orientação sobre a gramática e normas técnico-científicas e pela sua paciência nas revisões.

Às estagiárias do Curso de Turismo da UNA, Carolina Quadros e Luciana Rodrigues Silva pela companhia e pelo empenho na pesquisa de campo.

À comunidade e empresários de Lavras Novas e Itatiaia por me receberem tão bem.

Aos funcionários das organizações: Associação dos Moradores do Povoado de Itatiaia; Associação Sociocultural “Os Bem Te Vis”; Associação para o Desenvolvimento do Turismo em Lavras Novas; Prefeituras de Ouro Branco e de Ouro Preto, Centro de Informações

Turísticas de Ouro Preto, Instituto Estrada Real e a Secretaria de Estado de Turismo.

Aos turistas de Lavras Novas e Itatiaia, ao Grupo de São Paulo e às Mulheres Caminhantes da Estrada Real pela participação.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Nelson Antônio Quadros Vieira Filho, pela competência em harmonizar e guiar minhas idéias e por acompanhar todos os passos deste trabalho com empenho, zelo, tranquilidade e dedicação.

A todos o meu muito obrigada.

## RESUMO

Este estudo analisa a eficácia das intervenções do Programa Estrada Real no desenvolvimento turístico pelas percepções dos turistas, das lideranças comunitárias, dos empresários, governos municipais e dos gestores do programa através do estudo de caso numa área de abrangência do programa que possui um número variado de atrativos turísticos relacionados com a Estrada Real: o trecho entre Lavras Novas (Ouro Preto) a Itatiaia (Ouro Branco).

Aborda o planejamento integrado e sistêmico como um instrumento importante para harmonizar os impactos negativos e positivos do turismo, bem como para comprometer a participação de todos os atores envolvidos com o desenvolvimento sustentável do turismo. Também, aponta a avaliação de programas como um mecanismo essencial para aperfeiçoar os programas de desenvolvimento turístico, por promover melhorias no processo de tomada de decisão e por garantir a sustentabilidade dos resultados esperados. Apresenta o Programa Estrada Real em perspectiva histórica e suas finalidades, objetivos, metas e ações, como também o Plano Nacional de Turismo e o Programa de Regionalização Federal e Estadual.

Esta pesquisa utiliza-se de entrevistas semi-estruturadas construídas de forma diferenciada para cada grupo de atores envolvidos com o Programa Estrada Real e levanta suas percepções com relação: à participação da comunidade no processo de desenvolvimento turístico local; às ações realizadas do Programa Estrada Real; ao conceito da Estrada Real; à satisfação com os atrativos e serviços referentes à Estrada Real; ao aumento de investimento em equipamentos turísticos; ao crescimento do fluxo turístico; ao resgate, preservação e revitalização dos pontos de atração turística; a atuação dos governos locais e do governo estadual; ao fomento do emprego e da renda e ao aumento de arrecadação do Estado e dos municípios.

Conclui que é necessária uma maior aproximação dos gestores do Programa Estrada Real com os municípios turísticos para que estabeleçam um relacionamento integrado e cooperativo com vistas à unificação do planejamento do desenvolvimento turístico sustentável da Estrada Real e para o alcance dos resultados esperados pelos beneficiários do programa.

**PALAVRAS-CHAVE:** Desenvolvimento Sustentável do Turismo, Planejamento Integrado e Sistêmico, Avaliação de Programa, Programa Estrada Real.

## **ABSTRACT**

This study analyzes the effectiveness of the interventions of the Estrada Real Program in the tourism development according to the perceptions of tourists, the community leaderships, the entrepreneurs, municipal governments and the managers of the program through the case study in a comprehensive area of the program which has a wide range of tourist attractions related to the Estrada Real: the area from Lavras Novas (Ouro Preto) to Itatiaia (Ouro Branco).

It approaches the integrated and systemic planning as an important instrument to harmonize the negative and positive impacts of tourism, as well as to guarantee the participation of all the people involved in the sustainable development of tourism. It also points out the evaluation of programs as an essential mechanism to improve tourist development programs, to promote improvements in the decision making process and to assure the sustainability of the expected results. It presents the Estrada Real Program in historical perspective and its purposes, objectives, goals and actions, as well as the National Planning Tourism and Federal and State Regionalization Program.

This research applies semi-structured interviews built in a differentiated way for each group of actors involved in the Estrada Real Program and it raises their perceptions regarding to: the community's participation in the process of local tourism development; the actions carried out in the Estrada Real Program; the concept of Estrada Real; the satisfaction with the attractions and services regarding Estrada Real; the increase of investment in tourist equipment; the growth of tourist flow; the rescue, preservation and revitalization of the tourist attraction spots; the local and state governments' action; the employment and income fomentation and the increase of the State and municipal districts tax collection.

It concludes that a greater approach of the managers of the Estrada Real Program with the tourist municipal districts is necessary so that they can establish an integrated and cooperative relationship with views to the unification of the planning of the sustainable tourist development of Estrada Real and to the accomplishment of the expected results by the beneficiaries of the program.

**KEYWORDS:** Sustainable Development of Tourism, Integrated and Systemic Planning, Evaluation of Programs, Estrada Real Programs.



## LISTA DE SIMBOLOS E ABREVIATURAS

ADA	Área Diretamente Afetada
ALN	Associação para o Desenvolvimento do Turismo em Lavras Novas
BDMG	Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BIRD	Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CEMIG	Companhia Energética de Minas Gerais
COPASA	Companhia de Saneamento de Minas Gerais
DAM	DAM Projetos de Engenharia Ltda
DER	Departamento de Estrada de Rodagem de Minas Gerais
DETEL	Departamento Estadual de Telecomunicações
EMBRATUR	Instituto Brasileiro de Turismo
ER	Estrada Real
FASTUR	Fundo de Assistência ao Turismo
FGV	Fundação Getúlio Vargas
FIEMG	Federação das Indústrias de Minas Gerais
FUNDESE/Estrada Real	Fundo de Fomento e Desenvolvimento Socioeconômico da Estrada Real
GPS	Sistema de Posicionamento Global
IEPHA	Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais
IER	Instituto Estrada Real
IPAC	Inventário de Proteção do Acervo Cultural de Minas Gerais
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
MTUR	Ministério do Turismo
ONG	Organização não-governamental
PDU	Plano de Desenvolvimento Urbano
PENUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PER	Programa Estrada Real
PMMG	Polícia Militar de Minas Gerais
PNT	Programa Nacional de Turismo
PNMT	Plano Nacional de Municipalização do Turismo
PPAG	Plano Plurianual de Ação Governamental
PROMOCER	Programa de Mobilização e Capacitação na Estrada Real
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SEDRU	Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana
SENAC	Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial
SEPLAG	Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão de Minas Gerais
SESI	Serviço Social da Indústria
SETUR	Secretaria de Estado de Turismo de Minas Gerais
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 – O processo de planejamento segundo COOPER .....	18
FIGURA 2 - Plano Básico do desenvolvimento turístico segundo COOPER .....	19
FIGURA 3 - Plano Básico do desenvolvimento modificado .....	20
FIGURA 4 – Mapa da Estrada Real.....	49
FIGURA 5 – Mapa dos Pólos Turísticos da Estrada Real .....	56
FIGURA 6 - Vista parcial de Ouro Preto .....	66
FIGURA 7 - Mapa do Trecho Estrada Real Ouro Preto-Ouro Branco .....	66
FIGURA 8 – Vista Parcial de Lavras Novas .....	68
FIGURA 9 - Vista aérea Ouro Branco.....	70
FIGURA 10 - Arraial de Itatiaia .....	72
FIGURA 11 - Igreja de Santo Antônio do Itatiaia .....	72
FIGURA 12 – Distrito de Itatiaia e Serra e Itatiaia .....	72
FIGURA 13 – Ponte sobre o córrego Água Espraiada .....	73
FIGURA 14 – Ponte do Calixto.....	73
FIGURA 15 – Casa de Pedra.....	76
FIGURA 16 – Fazenda Pé do Morro.....	76
FIGURA 17 – Colocação do Display ER em Itatiaia.....	93
FIGURA 18 - Colocação do Display ER em Ouro Branco .....	93
FIGURA 19 - Inauguração dos marcos da Estrada Real em Lavras Novas.....	97
FIGURA 20 – Turistas no centro de Itatiaia, parando em frente a Igreja fechada.....	98
FIGURA 21 – Placa informativa conceito Estrada Real.....	107
FIGURA 22 – Grupo de caminhantes de São Paulo.....	112
FIGURA 23 - III Caminhada das Mulheres da Estrada Real – Lavras Novas/Itatiaia .....	116
FIGURA 24 – Grupo das Mulheres caminhando trecho asfaltado da Estrada Real ....	118
FIGURA 25 – Grupo das Mulheres Caminhantes da ER na Ponte do Falcão.....	118
QUADRO 1 – Impactos do Turismo .....	28
QUADRO 2 – Ações e Investimentos realizados pelo Programa Estrada Real em 2004 .....	57
QUADRO 3 – Ações e Investimentos realizados pelo Programa Estrada Real em 2005 .....	58
QUADRO 4 – Orçamento para o Programa Estrada Real em 2006.....	64
QUADRO 5 – Patrimônios Arquitetônicos/Arqueológicos presentes em Ouro Preto.....	75
QUADRO 6 - Patrimônios Arquitetônicos/Arqueológicos/Sítios Naturais em Ouro Branco.....	75
QUADRO 7 - Universo de Pesquisa empresas de Itatiaia.....	86
QUADRO 8 – Universo de Pesquisa empresas de Lavras Novas .....	86

## LISTA DE TABELAS

1 – Visitas a outras cidades antes de Lavras Novas.....	100
2 – Visitas a outras cidades depois de Lavras Novas .....	101
3 – Tempo de permanência dos turistas em Lavras Novas .....	101
4 – Meio de hospedagem dos turistas em Lavras Novas.....	101
5 – Meio de locomoção dos turistas para Lavras Novas .....	102
6 – Motivo para a realização da viagem a Lavras Novas .....	102
7 – Meio de comunicação que incentivou a escolha do destino .....	102
8 – Número de turistas que utilizaram serviços de agências de viagem .....	103
9 – Faixa Etária dos Turistas de Lavras Novas .....	103
10 – Escolaridade dos Turistas de Lavras Novas.....	103
11 – Renda Mensal Individual dos Turistas de Lavras Novas .....	104
12 – Conceitos dos Turistas com relação aos serviços e produtos de Lavras Novas .....	105
13 – Entendimento dos turistas sobre o conceito da Estrada Real .....	107
14 – Relação dos conceitos dos turistas com o conceito Estrada Real.....	108
15 – Atração dos turistas com o conceito Estrada Real.....	108
16 – Satisfação dos turistas com relação aos atrativos encontrados e divulgados da Estrada Real ...	109
17 – Percepção dos Turistas sobre ações de resgate, preservação e conservação dos atrativos da Estrada Real .....	109
18 – Expectativas e sugestões dos turistas com relação ao PER.....	110
19 – Influência do PER na decisão de iniciar o empreendimento .....	121
20 – Influência do PER sobre empresários na decisão ampliar a empresa turística.....	122
21 – Expectativa dos empresários para efetuar novas contratações.....	123
22 – Influência do PER na expectativa de novas contratações .....	123
23 – Valor estimado da expectativa de novas contratações no ano de 2005 .....	124
24 – Percepção dos empresários com relação aumento do fluxo turístico devido ao PER ....	125
25 – Percepção dos empresários sobre o quanto aumentou o fluxo turístico devido ao PER.....	126
26 – Quantidade de empresários que executam ações para atrair turistas da Estrada Real....	127
27 – Empresários que acham que PER contribuiu para abertura de novos negócios.....	127
28 – Expectativa e sugestões empresários para o PER.....	128
29 – Investimentos - Programa Estruturador Estrada Real – 2004 a 2006.....	134

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	12
<b>2</b>	<b>A IMPORTÂNCIA DO PLANEJAMENTO E DA AVALIAÇÃO DE PROGRAMAS PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DO TURISMO</b> .....	17
2.1	Planejamento para o Desenvolvimento Sustentável do Turismo .....	17
2.2	Relevância dos Atores Sociais no Desenvolvimento Turístico .....	29
2.3	Avaliação de Programas .....	34
2.3.1	Histórico e Conceito .....	34
2.3.2	Importância da Avaliação de Programas de Desenvolvimento do Turismo.....	36
<b>3</b>	<b>A REGIONALIZAÇÃO DO TURISMO NO BRASIL E EM MINAS GERAIS E O PROGRAMA ESTRADA REAL</b> .....	39
3.1	Plano Nacional de Turismo – Diretrizes Políticas .....	39
3.2	Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil.....	40
3.2.1	Modelo de Gestão.....	40
3.2.2	Conceito e fundamentação da Regionalização.....	44
3.3	A Regionalização em Minas Gerais .....	46
3.4	Estrada Real – Um Programa Regional .....	47
3.4.1	Breve Histórico da Estrada Real .....	47
3.4.2	Apresentação do Programa Estrada Real .....	50
3.4.3	Finalidade, Metas, Objetivos e Ações do Programa Estrada Real .....	52
<b>4</b>	<b>UM TRECHO EM ESTUDO: LAVRAS NOVAS / ITATIAIA</b> .....	65
4.1	Apresentação dos municípios e distritos em estudo .....	65
4.1.1	Ouro Preto .....	65
4.1.2	Lavras Novas .....	67
4.1.3	Ouro Branco .....	69
4.1.4	Itatiaia .....	72
4.2	Um trecho real das Estrada Reais .....	73
<b>5</b>	<b>METODOLOGIA</b> .....	77
5.1	População e amostra .....	80
5.1.1	Comunidade.....	80
5.1.2	Turistas.....	82
5.1.3	Empresários dos setores de hospedagem e alimentação.....	85

5.1.4	Gestores do programa e agentes públicos .....	87
<b>6</b>	<b>RESULTADOS E DISCUSSÕES</b> .....	<b>88</b>
6.1	Representantes da comunidade dos distritos.....	88
6.1.1	Itatiaia .....	88
6.1.2	Lavras Novas .....	93
6.2	Turistas .....	98
6.2.1	Itatiaia .....	98
6.2.2	Lavras Novas .....	100
6.2.2.1	Perfil do Turista .....	100
6.2.2.2	Percepções sobre o Programa Estrada Real .....	106
6.3	Turistas/percurso.....	111
6.3.1	Grupo de Paulistas.....	111
6.3.2	As Mulheres Caminhantes da Estrada Real .....	114
6.4	Empresários dos setores de alimentação e de hospedagem .....	119
6.5	Governos Estadual e Municipal .....	129
6.5.1	Prefeitura Municipal de Ouro Branco .....	129
6.5.2	Prefeitura Municipal de Ouro Preto .....	132
6.5.3	Secretaria de Estado de Turismo .....	133
6.6	Instituto Estrada Real.....	141
<b>7</b>	<b>CONCLUSÃO</b> .....	<b>147</b>
<b>8</b>	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>156</b>
<b>9</b>	<b>APÊNDICES</b> .....	<b>161</b>
	Apêndice A – Roteiro de entrevista com líderes comunitários Lavras Novas e Itatiaia.....	161
	Apêndice B – Roteiro de entrevista com turistas de Lavras Novas e Itatiaia.....	162
	Apêndice C – Roteiro de entrevista com os empresários do setor de alimentação.....	164
	Apêndice D –Roteiro de entrevista com os empresários do setor de hospedagem .....	165
	Apêndice E –Roteiro de entrevista com o governo local de Ouro Preto e Ouro Branco.....	166
	Apêndice F – Roteiro de entrevista com o Instituto Estrada Real.....	167
	Apêndice G – Roteiro de entrevista com a Secretaria de Estado de Turismo.....	169
<b>10</b>	<b>ANEXOS</b> .....	<b>170</b>
	Anexo A – Mapa das Macrorregiões Turísticas de Minas Gerais .....	170
	Anexo B – Liberações Fundese/Estrada Real – 2003 a 2005.....	171

## 1 INTRODUÇÃO

Atualmente há uma nova visão entre os planejadores do desenvolvimento turístico, os quais buscam conhecer e utilizar todas as potencialidades locais que envolvem tanto o aspecto físico quanto o humano, partindo do local para o global. Uma vez que o município é o espaço de produção e de consumo do turismo, onde são realizados os investimentos, onde se verifica o maior percentual das opções de consumo e onde se reflete o impacto positivo e negativo do turismo, ele passa a ser o ponto primordial para a organização e para o estímulo do desenvolvimento turístico.

O planejamento turístico deve ser integrado e sistêmico; possibilitar a rentabilidade econômica e englobar, também, a preservação do patrimônio natural, a valorização do aspecto cultural e a promoção do engajamento dos atores sociais no processo de tomada de decisão para o desenvolvimento turístico.

Para identificar as limitações e as potencialidades do local com fins de desenvolvimento turístico sustentado é necessário adotar uma visão sistêmica, conhecer o ambiente a ser desenvolvido, levantar e analisar o conjunto de recursos, os fatores de atratividade da oferta bem como as tendências da demanda e, assim propor alternativas concretas de ações desenvolvimentistas.

O desenvolvimento do turismo envolve um complexo sistema de ações e de interações dos atores envolvidos e a confluência dos objetivos desses atores é fundamental para o alcance do desenvolvimento a médio e longo prazo. Nesse sentido, percebe-se a característica de interdependência dos atores envolvidos nesse sistema turístico, pois sem o envolvimento de um deles, há ameaça à sobrevivência de todo esse sistema, não se alcançando a sustentabilidade turística.

A sustentabilidade do turismo depende de estratégias a longo prazo, apoiada numa interpretação interdisciplinar e integral das dinâmicas regionais. O desenvolvimento do turismo é um resultado de sinergias dicotômicas: macro e micro; global e local; material e imaterial; concreto e abstrato; interação e conflitos.

Hoje, no Brasil, o Plano Nacional de Turismo é o instrumento de planejamento que tem como finalidade explicitar o pensamento do governo e do setor produtivo, além de orientar as ações necessárias para consolidar o desenvolvimento do turismo. O atual governo sinaliza o planejamento do turismo pautado no desenvolvimento do produto turístico brasileiro com qualidade, contempla as diversidades regionais, culturais e naturais e, ainda, estimula o seu consumo nos mercados nacional e internacional.

Dessa forma, a política de desenvolvimento regional não é apenas responsabilidade de instituições regionais, mas do governo como um todo. Para tanto, torna-se primordial a criação de procedimentos apropriados para que seja assegurada a coordenação de interesses entre os vários níveis governamentais, organizações sociais e agentes econômicos; dando uma nova visão de parcerias, integração e cooperação entre os setores e a geração de produtos e serviços capazes de inserir as unidades produtivas de base familiar, formais e informais, micro e pequenas empresas, que irão refletir no bem-estar das populações.

Assim, a regionalização do turismo demanda novas posturas e novas estratégias na gestão de políticas públicas; reclama mudanças de relacionamento entre as esferas do poder público, da iniciativa privada e da sociedade civil; exige negociação, acordo, planejamento e organização social.

Em Minas Gerais, a forma de regionalização é constituída pela implantação de Circuitos Turísticos que, nos dias atuais, trabalha para alcançar a certificação de 52 Circuitos Turísticos, integrados em 10 macrorregiões turísticas (ANEXO A): Terras do Velho Chico, Caminhos das Artes, Encanto Verde, Reservas da Natureza, Estâncias do Sul, Caminhos do Interior, Coração das Gerais, Belezas do Cerrado, Grandes Sertões, Recanto de Minas para acompanhar as diretrizes federais.

Além dos Circuitos Turísticos, o Governo do Estado de Minas Gerais lança junto com a Federação da Indústria do Estado de Minas Gerais (FIEMG) o Programa Estrada Real, como um dos programas estruturadores do governo; busca integrar as atividades turísticas de todo o seu território; promove e divulga seus atrativos com o intuito de resgatar a história e a cultura mineira. Tal proposta visa a manter os atrativos naturais e, sobretudo, desenvolver econômica e socialmente as regiões de abrangências da Estrada Real a partir de seu potencial turístico.

O programa Estrada Real enquadra-se enquanto um projeto estruturador do governo estadual, contando com apoio do governo federal e de organismos internacionais, mas falta uma avaliação mais profunda que verifiquem seus resultados quanto ao alcance do seu objetivo maior que é o fomento para o desenvolvimento turístico. As informações levantadas por este estudo poderão servir como base para ajustes na execução do programa, assim como para alimentar um processo de correção e reorientação de suas ações e para o atendimento às necessidades dos atores beneficiários.

O foco de análise da pesquisa se restringirá ao trecho entre Ouro Preto-Ouro Branco, mais especificamente os distritos de Lavras Novas e Itatiaia, que fazem parte do Caminho Novo e do Caminho Velho da Estrada Real, por serem considerados pontos centrais do eixo principal da Estrada Real; por terem atrativos turísticos relacionados com a histórica Estrada Real e por contemplarem variáveis importantes para o estudo dos efeitos do programa.

O município de Ouro Preto caracteriza-se por ser um destino turístico consolidado antes da intervenção do programa Estrada Real. Mundialmente reconhecido pelos seus atrativos arquitetônicos, culturais e históricos, possui também riquezas naturais, encontradas, sobretudo, no distrito de Lavras Novas, a modalidade de turismo priorizada para análise, por ser foco do *marketing* do programa Estrada Real: caminhada.

Ouro Branco com o seu potencial turístico vem despertando grande interesse dos turistas, principalmente, após a divulgação do programa Estrada Real e a pavimentação do trecho da rodovia, que liga os dois locais em estudo. Esse município foi passagem das antigas tropas que intercambiavam ouro e mercadorias e, hoje, é uma área escolhida pelos visitantes devido à presença de sítios históricos e caminhos que chamam a atenção também dos turistas caminhantes. Ouro Branco possui o distrito de Itatiaia o qual é foco de vários estudos e ações do programa Estrada Real.

Como Lavras Novas é um destino turístico já consolidado e Itatiaia, um destino turístico em formação que, aparentemente, começa a emergir estimulado pelo programa Estrada Real, esses distritos servirão como alvos de comparação dos efeitos do programa e sua eficácia na promoção do desenvolvimento turístico.

Portanto, a presente pesquisa busca conhecer o Programa Estrada Real, a sua história, as ações dos gestores, bem como avaliar os efeitos dessas ações executadas pela Secretaria de Estado



de Turismo de Minas Gerais (SETUR) e pelo Instituto Estrada Real (IER), por meio de um estudo de caso, numa área de abrangência do programa, pela análise das percepções dos atores envolvidos: Instituto Estrada Real, Prefeituras dos municípios inseridos no trecho em estudo; organizações públicas e privadas relacionadas com o programa; empresas turísticas dos setores de hospedagem e alimentação; líderes comunitários e turistas.

Também busca contribuir para discussões mais amplas sobre os efeitos de programas de desenvolvimento turístico, visto que há uma carência de análises, sobretudo, na linha proposta, a qual enfatiza as percepções e sentimentos dos atores envolvidos. Assim, este estudo poderá acrescentar elementos e conhecimentos importantes para a avaliação do desenvolvimento do turismo em Minas Gerais e no Brasil e para a (re)modelagem de outros programas e iniciativas desenvolvimentistas nesse campo.

O objetivo geral desta dissertação é perceber, a partir do Estudo de Caso no trecho Itatiaia/Lavras Novas, em que medida o Programa Estrada Real cumpriu seus objetivos a partir das percepções dos atores locais (dos turistas, das lideranças comunitárias, dos empresários) e dos gestores do programa (Instituto Estrada Real e a Secretaria de Estado de Turismo).

Especificamente pretende-se:

- a) rever os principais conceitos e noções relacionados ao planejamento do desenvolvimento sustentável do turismo; avaliação de programas e sua importância para o desenvolvimento do turismo;
- b) caracterizar o Plano Nacional de Turismo; o Programa de Regionalização do Turismo o Programa Estrada Real, em perspectiva histórica e suas finalidades, objetivos e metas;
- c) caracterizar o trecho Lavras Novas (Ouro Preto) e Itatiaia (Ouro Branco) em termos de seus aspectos geográficos, socioeconômicos e turísticos;
- d) determinar a ocorrência de participação da comunidade dos distritos de Lavras Novas (Ouro Preto) e Itatiaia (Ouro Branco), no desenvolvimento turístico local e suas percepções sobre o processo e impactos do programa, bem como suas expectativas e sugestões;

- e) identificar o perfil, as motivações, o nível de satisfação e de atração dos turistas no trecho entre Lavras Novas e Itatiaia, o seu entendimento do conceito Estrada Real que vem sendo divulgado, e suas percepções com relação às ações do Programa Estrada Real, como também suas expectativas e sugestões em relação ao mesmo;
- f) constatar a percepção dos empresários do setor de hospedagem e alimentação de Lavras Novas e Itatiaia quanto aos efeitos do programa no: aumento no fluxo turístico, aumento na oferta de equipamentos turísticos e na decisão de investir e no fomento do emprego e da renda. Levantar as expectativas e sugestões desses atores com relação ao programa;
- g) perceber a existência de ações conjuntas dos governos municipais com o programa Estrada Real por meio de planos que proporcionem o desenvolvimento turístico;
- h) observar a percepção dos setores públicos sobre as ações do programa no trecho em estudo com relação ao aumento de arrecadação do Estado e dos municípios de Ouro Preto e Ouro Branco e à melhoria de sua infra-estrutura básica e de serviços para o turismo; bem como suas expectativas e sugestões referentes ao programa Estrada Real;
- i) examinar as percepções dos atores envolvidos (turistas, lideranças comunitárias, empresários e gestores do programa) quanto às ações do programa relacionadas com o resgate, preservação e revitalização dos pontos de atração turística no trecho entre Ouro Preto-Ouro Branco;

## 2 A IMPORTÂNCIA DO PLANEJAMENTO E DA AVALIAÇÃO DE PROGRAMAS PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DO TURISMO

### 2.1 Planejamento para o Desenvolvimento Sustentável do Turismo

Atualmente, entende-se como planejamento <sup>1</sup> para o desenvolvimento sustentável do turismo o que possibilite não só a rentabilidade econômica, mas também a satisfação das necessidades do turista, a preservação do patrimônio natural, a valorização do aspecto cultural e a promoção do engajamento dos atores sociais no processo de tomada de decisão para o desenvolvimento turístico, ou seja, um instrumento capaz de entender o turismo segundo uma nova visão de desenvolvimento local, pela concepção de planejamento integrado e sistêmico.

“Um planejamento amplo e de longo prazo proporciona a oportunidade de considerar todos os fatores intervenientes no desenvolvimento de um recurso turístico e de aplicar as soluções mais convenientes” (RUSCHMANN, 1997, p.166). Essa visão busca conhecer e utilizar todas as potencialidades locais envolvendo tanto o aspecto físico quanto o humano, por meio de uma abordagem sistêmica e sustentável dos problemas sociais, da diversidade cultural e da dinâmica ambiental dos destinos turísticos.

Segundo Hall (2001, p. 24), no planejamento, elaboram-se políticas e concentra-se um conjunto de decisões interdependentes ou sistematicamente relacionadas. O sistema turístico, ainda conforme o autor anteriormente citado, apresenta uma visão holística, integrada e abrangente, uma vez que o planejamento turístico deve ser “um processo voltado não só para o governo, a indústria e a satisfação do turista, mas para uma ampla visão de segmentos interessados que fazem parte da comunidade local e do interesse público”.

Sachs (1993 *apud* SAMPAIO, 2000, p. 70) apresenta três etapas para o planejamento do desenvolvimento sustentável que são: consideração do local e seu desenvolvimento; participação da sociedade civil no planejamento e as dimensões da sustentabilidade social, econômica, ambiental, espacial e cultural. Além disso, expõe duas ações políticas que são

---

<sup>1</sup> Planejamento é um processo de reflexão, de tomada de decisão sobre a ação; processo de previsão de necessidades e racionalização de emprego de meios e recursos disponíveis, visando à concretização de objetivos, em prazos determinados e etapas definidas, a partir dos resultados das avaliações (PADILHA, 2001, p. 30).

capazes de promover o desenvolvimento local; a primeira é a participação dos setores da sociedade - Estado, iniciativa privada e a sociedade civil - em arranjos institucionais que produzem ações coletivas com o fim ao bem-estar social. A segunda política é a busca de ações que garantem investimentos locais, com recursos gerados, em sua maioria, na própria localidade.

De acordo com Cooper (2001) o planejamento está relacionado com a organização de futuros eventos para atingir objetivos especificados anteriormente. Para ele “planejamento e desenvolvimento integrados são uma forma de planejamento abrangente, isto porque integra todas as formas de planejamento – econômico, físico, social e cultural” ( 2001, p. 242).

Cooper (2001, p.249-253) também apresenta um modelo de processo de planejamento (FIG. 1) e sustenta que o planejamento pode falhar devido a duas situações: fracasso no estágio de projeto ou fracasso no estágio de implementação.

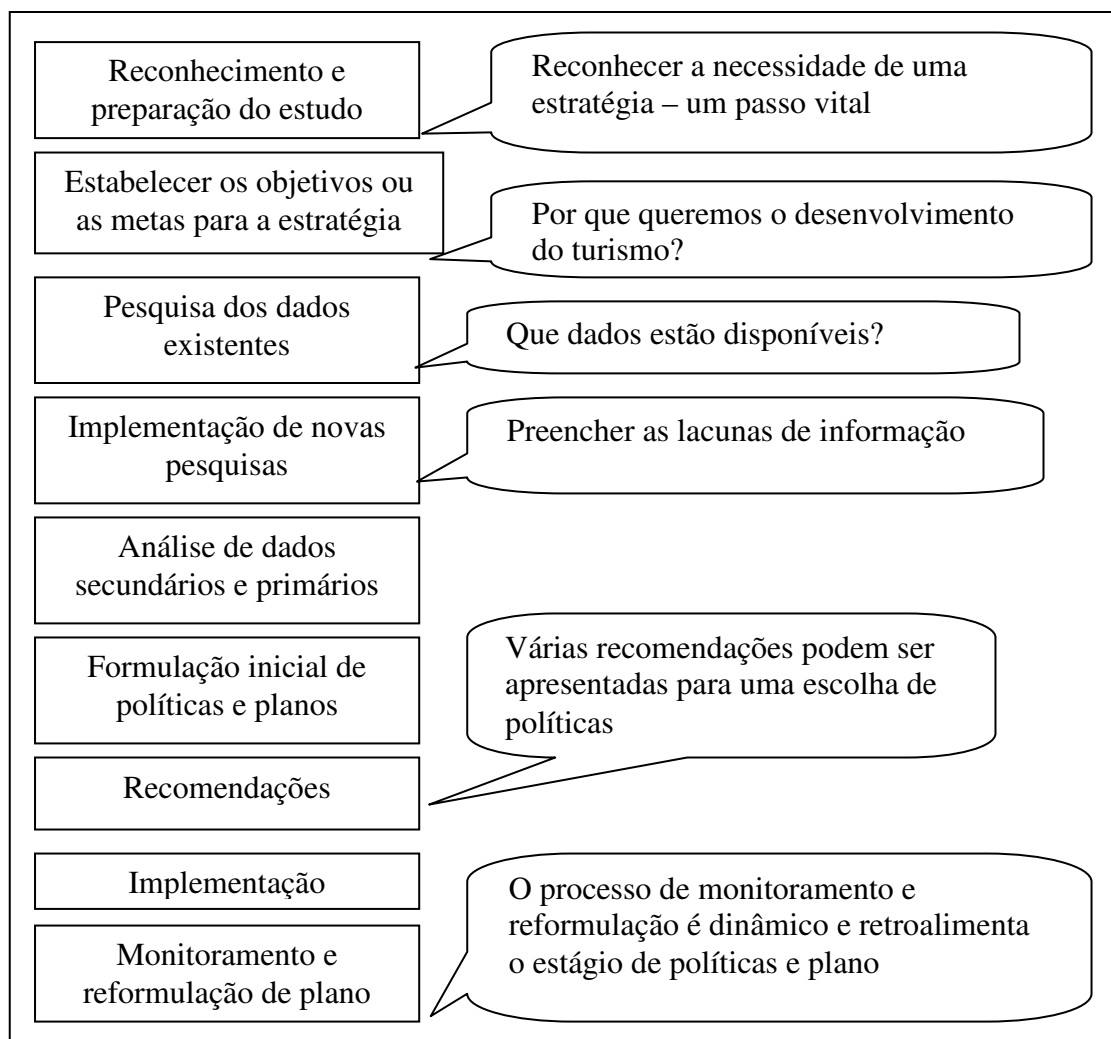


FIGURA 1 – O processo de planejamento.  
Fonte: COOPER, 2001, p. 244

Cooper (2001) explica que o fracasso de muitos planos de desenvolvimento turístico no estágio de projeto deve-se à formatação do plano de desenvolvimento turístico de forma básica (FIG 2). Este tipo de planejamento oferece uma base geral para investimentos estaduais ou municipais/locais e auxilia a guiar e avaliar as propostas dos empreendedores privados. “Entretanto, este tipo de estrutura de plano carece do detalhe analítico e do alcance necessários para o sucesso de um plano de desenvolvimento turístico” (2001, p. 249).

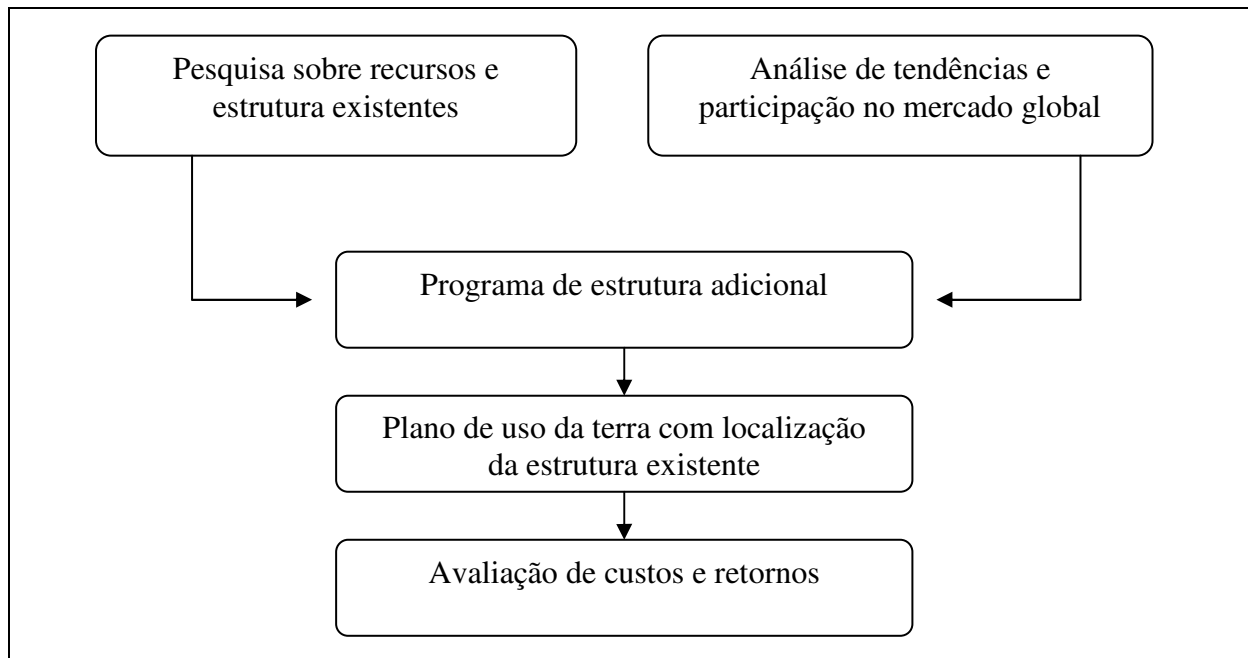


FIGURA 2 - Plano Básico do desenvolvimento turístico

Fonte: COOPER, 2001, p. 250

Normalmente, quando se utiliza tal tipo de plano é devido:

- a) à falta de pessoas com especialização ou com experiência em planejamento;
- b) ao estabelecimento de objetivos ambíguos ou conflitantes;
- c) à motivação exclusivamente por retornos financeiros, desconsiderando os impactos sociais, culturais e naturais;
- d) à desconsideração dos custos/benefícios sociais envolvidos.

Além disso, Cooper (2001) afirma que os planejadores colocam muita ênfase no desenvolvimento físico baseado no desenvolvimento da oferta turística não considerando os fatores motivadores da demanda turística:

A abordagem geral que examina fluxos de turistas dos países geradores e projeta adiante para períodos futuros, partindo do pressuposto de que todas as destinações irão receber sua fatia justa, não trata a questão fundamental de porque as pessoas querem vir a esta destinação em particular (COOPER, 2001, p. 250).

Cooper (2001, p. 251) apresenta, ainda, uma estrutura mais elaborada de desenvolvimento turístico, conforme a FIG. 3.

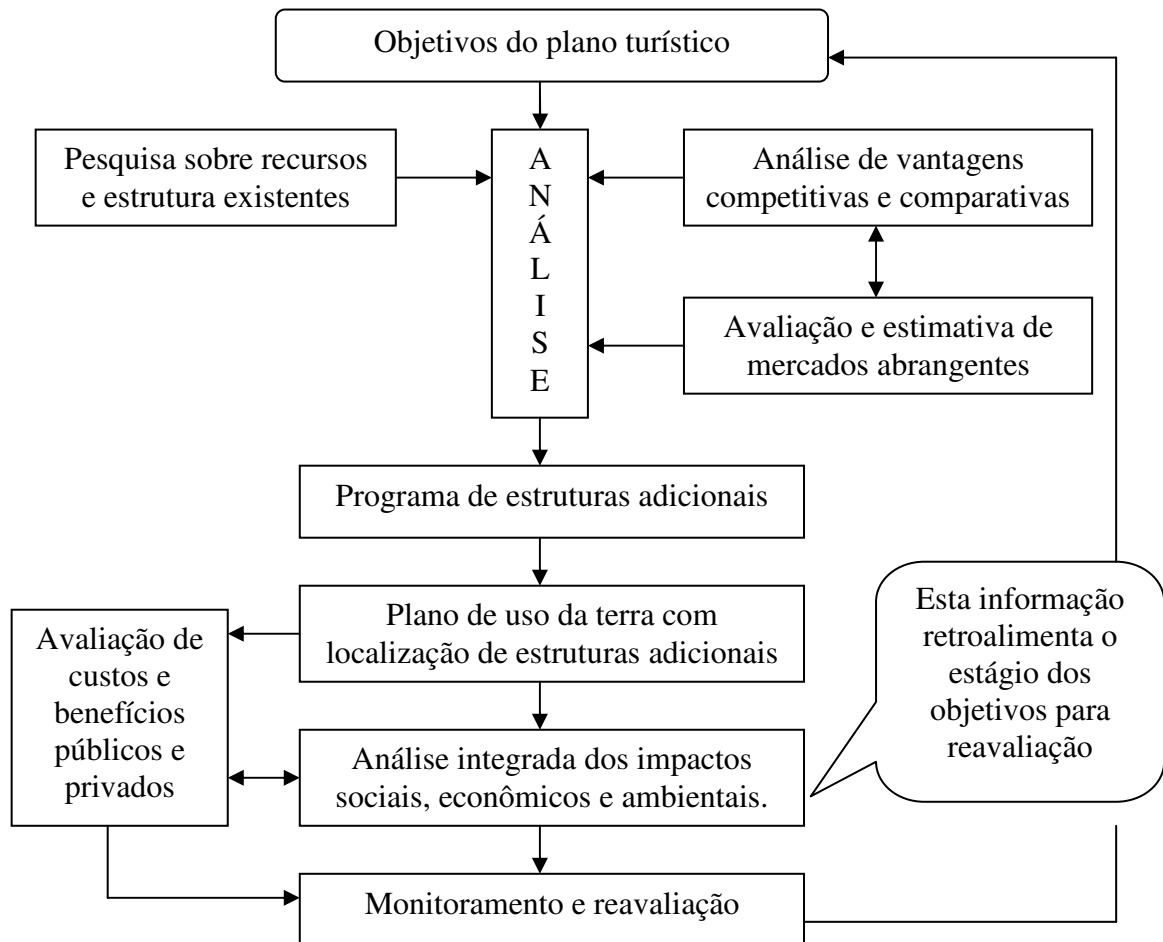


FIGURA 3 - Plano Básico do desenvolvimento modificado  
Fonte: COOPER (2001, p. 251)

Nos casos de fracasso de um plano de desenvolvimento turístico no estágio de sua implementação, Cooper (2001, p. 250) afirma que o turismo é uma atividade muito ligada ao desenvolvimento imobiliário e que avaliações erradas em relação ao uso da terra e ao seu controle podem, em grande parte, contribuir para o surgimento de problemas tais como a especulação imobiliária.

Podem-se encontrar também dificuldades relacionadas: à coordenação dos intermediários no trade de viagens, no desenvolvimento do setor privado e fornecimento do setor público, o que levará ao esgotamento da oferta afetando a satisfação dos turistas; a comunicação e infraestrutura; a superexploração dos atrativos turísticos não respeitando os limites de capacidade de carga, levando ao declínio de sua qualidade (COOPER, 2001, p. 251)

Promover o turismo sustentável não representa apenas controlar e gerenciar os impactos negativos. O turismo, na contemporaneidade, ocupa uma posição privilegiada, pois deve gerar benefícios ao desenvolvimento local e promover a responsabilidade de proteção ao meio ambiente.

Portanto, o desenvolvimento do turismo envolve um complexo sistema de ações e de interações dos atores envolvidos e a confluência dos objetivos desses atores é fundamental para o alcance do desenvolvimento a médio e longo prazo. De acordo com Cooper (2001, p.233), o desenvolvimento turístico não atingirá seu ponto ótimo caso seja deixado inteiramente nas mãos do setor público ou do privado, já que o setor público teoricamente tenderá a voltar seus objetivos para maximizar os benefícios sociais e o setor privado buscará maximizar os lucros.

Nesse sentido, percebe-se a característica de interdependência do sistema turístico que, segundo Petrocchi (2001, p. 28), “tem seu desempenho dependente dos desempenhos de cada uma das partes que o compõem”. Dessa forma, sem o comprometimento de algum dos setores envolvidos no desenvolvimento do turismo tem-se ameaçada a sobrevivência de todo o sistema turístico.

De acordo com Hall (2001, p. 100), o processo de planejamento turístico local deve ser sistemático, capaz de “indicar com precisão as necessidades das várias partes interessadas no processo de planejamento e desenvolvimento turístico e que incorpore a compreensão do mercado e da base de recursos turísticos”.

O desenvolvimento local como nos fala Rodrigues (1997) é o processo pelo qual os destinos turísticos, munidos de seus mais variados recursos, criam oportunidades de promoção do bem-estar coletivo, para implementar atividades dinamizadoras da economia, promover o desenvolvimento do lugar mediante um planejamento integrado que possa criar tanto valor social quanto valor econômico, tendo em vista os interesses das comunidades locais e dos turistas.

Nesse sentido, o turismo possui um duplo papel a cumprir: gerar benefícios sociais e econômicos para a região receptora e satisfazer as necessidades dos turistas. O município possui função primordial, pois é o local onde o consumidor entra em contato com o produto.

A maneira como se promove essa conscientização em cada município é o que vai evidenciar o seu produto turístico.

De acordo com Castelli (1975, p. 67), "todo município tem algo a mostrar". Assim, os planejadores do desenvolvimento local devem atentar para a apresentação dos recursos turísticos existentes de forma atraente. Independente da tipologia dos atrativos turísticos, a forma como estes são organizados e apresentados é fundamental para dar início às correntes turísticas bem como a prática de um turismo responsável visando à preservação dos mesmos.

Também são de primordial importância para a viabilidade econômica da atividade turística os elementos do produto turístico<sup>2</sup>, pois estes constituem o ponto sobre o qual o núcleo receptor do turismo se organiza. Para Sampaio, existem três razões essenciais para se ter um produto turístico:

A existência de uma oferta turística básica como hotelaria e meios complementares de alojamentos, restaurantes e bares, agências de viagens e oficinas de informação, acessos e conseqüente rede de transporte e equipamentos; a existência de recursos turísticos ou motivações como recursos naturais (paisagem, rios, praias, fauna e flora, riqueza termal, clima) e recursos históricos - culturais (museus, cascos arqueológicos, vestígios de pré-nacionalidades, arquitetura regional e urbana, artesanato, folclore, festas, feiras e romarias); a necessidade de recursos humanos preparados adequadamente, em nível básico e profissional (SAMPAIO, 2000, p. 37).

A existência do produto turístico depende, portanto, da existência conjunta dos setores de hospedagem, de alimentação, de transportes, dos distribuidores, dos recursos e do entretenimento e, complementando tudo isso, uma mão-de-obra qualificada.

É primordial o cuidado com que esse produto é ofertado, pois o turismo difere das demais atividades econômicas fundamentalmente pelo seu tipo de produção. Isto porque possui compostos intangíveis a serem percebidos e sentidos e, principalmente, é um produto que necessita do deslocamento do consumidor para ser consumido. O produto turístico não possui limites definidos, cor, forma, embalagem, sendo identificado somente no ato de consumo pela presença e necessidade do turista. Logo, é necessário criar condições e formas que atraiam os

---

<sup>2</sup> Produto Turístico é um conjunto de bens e serviços que objetivam satisfazer o cliente. É tangível (bens de consumo e industriais), pois se compõem de uma parte concreta (equipamentos hoteleiros e de restauração e meios de transporte), assim como intangível (prestação de serviços, um conjunto de ações que possibilita usufruir esses bens) (ANSARAH, 1999 P. 19).



turistas. Para planejar a captação e a satisfação do público-alvo desejado, faz-se necessário conhecer o seu perfil, as suas necessidades; as atitudes, os comportamentos e as motivações de cada um, pois estes são fatores influentes na escolha do local a ser visitado. Moraes (1999) enfatiza:

As necessidades humanas e os desejos que levam ao consumo de produtos turísticos são muitos e variam de pessoa para pessoa, por exemplo, evasão, descanso, lugares e pessoas novas, busca de status, saúde, contemplação da natureza, aventuras, coisas que não são realizadas no cotidiano, entre outros. Esses dados, coletados em pesquisas feitas no mundo inteiro, apontam uma demanda diversificada, que torna o produto turístico distinto (apud ANSARAH, 1999, p. 19).

Para tanto, é essencial a utilização de técnicas de abordagem capazes de interpretar as várias particularidades envolvidas nas interações sociais. Segundo Vieira Filho (2002c, p. 22), “Falta a esses modelos (de planejamento e gestão do turismo), em geral, uma abordagem mais antropológica, galgada no método da observação participante, na etnografia e na interpretação dos vários aspectos relacionados que compõem o contexto pesquisado”.

O município possuidor dos recursos turísticos deve organizar o setor de acordo com as suas possibilidades e vocação. Castelli (1975) salienta que o município deve criar um organismo capaz de estruturar, executar, promover o turismo local. Deve possuir as seguintes atribuições:

Elaborar regulamentos; proceder a levantamentos dos recursos turísticos existentes no município, bem como o tipo de turismo e de turista compatível com o local; coordenar as atividades de promoções turísticas; efetuar campanhas de conscientização turística sobre os impactos sociais, ambientais e econômicos, tanto os positivos quanto os negativos; divulgar os recursos turísticos; realizar roteiros e formular o calendário turístico; promover cursos de formação profissional, reciclagem e especialização; fomentar as atividades de cunho artístico, folclórico e cultural; organizar exposições e feiras; criar medidas que objetivem a melhoria dos serviços locais de hotelaria, restaurantes, transportes entre outros; promover medidas que desenvolvam as atividades esportivas; integrar-se com outros órgãos públicos e privados, do município e região, para unir esforços e recursos para o desenvolvimento do turismo; organizar e conservar a sinalização dos principais pontos turísticos do município; planejar e implantar um sistema de monitoramento e avaliação da atividade turística; buscar parcerias público-privadas para investimentos (CASTELLI, 1975, p. 63).

Visto que o município é o espaço de produção e de consumo do turismo, local onde são realizados os investimentos e onde se verifica o maior percentual das opções de consumo, a

única forma de organizar e estimular o desenvolvimento de uma atividade tão complexa é por meio de decisões amplas, embora em âmbito municipal (FELLINI, 2001, p.35).

É, então, necessário enfatizar a necessidade de um planejamento integrado do local, com o regional, estadual, nacional e internacional. Assim, possibilita-se a convergência das decisões e das ações organizacionais de curto, médio e longo prazo, visando à sobrevivência do sistema turístico.

Em suma, ficam claros a importância e o papel do planejamento do desenvolvimento do turismo com base local. Mediante o planejamento torna-se possível:

- a) conhecer os objetivos pretendidos de todos os setores envolvidos;
- b) diagnosticar a região;
- c) elaborar o prognóstico;
- d) estabelecer estratégias e metas;
- e) aplicar o plano de ação e monitorar os resultados.

Tais procedimentos proporcionam a percepção das mudanças tanto no ambiente interno quanto externo; possibilitam a correção e o realinhamento das ações; visam a minimizar os efeitos negativos e maximizar os positivos e, assim, garantir o alcance dos objetivos estabelecidos pelos atores envolvidos no processo de desenvolvimento turístico.

O turismo deve ser visto como um sistema integrado em si mesmo sem perder de vista o contexto das políticas e planos de desenvolvimento para a área. Deve ficar claro, portanto, que o ideal é que os planos locais estejam integrados a um conjunto de políticas públicas favoráveis e articuladas no âmbito local, regional, nacional e mesmo internacional, envolvendo o turismo e outros setores em uma visão de curto, médio e longo prazo (VIEIRA FILHO, 2002c, p.22).

O turismo, quando desenvolvido de forma planejada e integrada às demais políticas sociais e econômicas, passa a oferecer benefícios ao desenvolvimento local, como o consumo de seus bens e produtos, além do emprego de mão-de-obra ocupada na produção, sobretudo a especializada, que é exigida na prestação de serviços diretos ao consumidor. Assim, a ramificação e interdependência, características próprias da produção turística, estendem benefícios sociais para uma parcela maior da população local; dá condições saudáveis de livre concorrência e estabelece a melhoria da qualidade dos serviços.

A distribuição dos benefícios representa uma questão central na ótica da sustentabilidade do turismo. “O desenvolvimento se dá quando todas as pessoas são beneficiadas, quando atinge a escala humana, e o turismo tanto pode se vincular ao crescimento econômico concentrado, como ao desenvolvimento social, o chamado desenvolvimento local” (CORIOLANO, 2003, p. 25).

Nota-se a importância da tomada de decisão consciente por parte dos atores que objetivam alcançar um consenso sobre o processo de desenvolvimento regional. Conforme Petrocchi (2001, p. 97) “o sistema de turismo precisa ser transparente em seus movimentos. Empresas e pessoas necessitam conhecer e compreender a estrutura turística, as premissas de trabalho e os objetivos eleitos”.

Vieira Filho (2002) afirma que para alcançar um planejamento adequado do turismo é necessário:

Requerer o conhecimento do ambiente alvo, o levantamento e análise do conjunto dos recursos e dos fatores de atratividade da oferta e as tendências da demanda, objetivando a identificação das limitações e potencialidades para um desenvolvimento sustentado dessa atividade e proposição de alternativas concretas de ação para esse fim (VIEIRA FILHO, 2002c, p. 22).

Aplicando os conceitos de parceria e interdependência, podem-se minimizar os conflitos entre os diversos atores envolvidos; direcionar o planejamento do desenvolvimento turístico para um compartilhamento de informações e ações, produtos e serviços que se complementam; promover uma sinergia capaz de oferecer redução de custos, aumento da produtividade local, manutenção do sistema turístico e enfim, o desenvolvimento local sustentável.

Segundo Kisil (2001) para o desenvolvimento ser considerado sustentável é exigida a presença dos elementos essenciais

Investimento público em infra-estrutura física e social, nas áreas de saúde e saneamento, educação básica, moradia e transporte; processo político que garanta a participação dos cidadãos capacitando-os a atuarem ativamente na identificação e solução de seus próprios problemas; acesso às tecnologias adequadas às circunstâncias e aos problemas a serem enfrentados; existência de instituições e organizações do setor público e privado competentes, democráticas, eficientes e eficazes, operando em vários níveis.  
(KISIL, 2001, p.132)

Petersen (2005) acrescenta que em vários programas de desenvolvimento turísticos, equívocos foram identificados, pois focarem o meio e não o ator social o que configura propostas reducionistas e imediatistas. Segundo o mesmo autor:

Não admitir o ator social como agente ativo de todo o processo de desenvolvimento (do diagnóstico, passando pela identificação de propostas de intervenção, seu teste, avaliação e monitoramento permanente) tem sido o equívoco gerador da maioria das frustrações dos projetos de implementação no país. Em turismo, esse equívoco parece lugar comum (*apud* IRVING, 2005, p. 05).

Portanto, considerando que o turismo é uma atividade que aborda vários aspectos particulares e que condensa várias áreas de conhecimento, além de mobilizar dezenas de setores produtivos, de movimentar contingentes de pessoas pelos territórios, de transformar os lugares, torna-se evidente a inevitável interação e comprometimento entre os diversos setores e atores envolvidos, bem como a necessidade de um planejamento local para a atividade turística, considerando que nem sempre o desenvolvimento turístico é bom e que proporciona automaticamente benefícios para todos os envolvidos.

Analisando o fenômeno do Turismo, este pode impactar as sociedades de diferentes formas, positiva ou negativamente dependendo do destino turístico, do perfil e atitudes dos visitantes e da forma de intervenção dos agentes. O conceito de impacto do turismo, conforme Vieira Filho (2002) se refere

Às conseqüências que as atividades turísticas podem provocar no ambiente natural, socioeconômico e cultural dos territórios que se tornaram destinos turísticos. Esses impactos podem ser considerados “positivos” ou “negativos”, dependendo do ponto de vista em questão, e ocorrerem simultaneamente ou em seqüência. Os impactos e sua magnitude dependem de uma série de fatores ligados às particularidades da população e do meio-ambiente da região de destino, do perfil, características e comportamentos dos fluxos turísticos que se estabelecem e das formas de intervenção do Estado e outros agentes nesse processo (VIEIRA FILHO, 2002c, p.17)

Diante disso, argumenta-se que o turismo é um setor capaz de promover a aceleração econômica e o incremento nas áreas social, cultural e ambiental. No entanto, a opção pelo desenvolvimento do turismo com base sustentável é mais abrangente do que possa parecer.

Associar simultaneamente os vários fatores que contribuem para uma ação coordenada de desenvolvimento turístico não é algo fácil de se alcançar. Além disso, o desenvolvimento da atividade turística ocasiona diversos impactos o que torna-se necessária à existência de políticas públicas eficazes para que o mesmo se sustente ao longo do tempo.

Pereira (2000, p.10) destaca como impactos negativos do desenvolvimento turístico a desqualificação dos empregos, que freqüentemente encontram-se ligados ao setor informal e sofrem precariedades como a sazonalidade; a aculturação; impactos ambientais excessivamente predatórios; processo inflacionário pelo aquecimento de demanda; evasão de divisas e o uso especulativo do solo turístico favorecido pela ausência de legislação adequada.

Outros possíveis prejuízos para os receptivos turísticos com o desenvolvimento do turismo podem ser a superação da capacidade de suporte das localidades, perda da biodiversidade, agravamento das deficiências de saneamento básico e até algumas mazelas sociais contundentes, como a prostituição – incluída a infantil - em áreas de ocorrência do chamado “turismo sexual”, ou até mesmo a lavagem de elevadas quantias oriundas do narcotráfico (RODRIGUES, 1996 *apud* PORTUGUEZ, 2002: BRAGA & MAMBERTI, 2004, p.10).

Com o turismo cria-se um número elevado de postos de trabalho, comparando-o a outros setores econômicos. No entanto, grande parte dos empregos gerados caracteriza-se como empregos inferiores que não oferecem muitas perspectivas de ascensão pessoal, funcional e profissional, com baixo nível de remuneração (DROULERS e MILANI, 2002 *apud* BRAGA & MAMBERTI, 2004, p.11).

Mas o turismo também precisa de mão-de-obra especializada para garantir a qualidade dos seus serviços e, caso a localidade turística não possua pessoal com a qualificação necessária, essas vagas são preenchidas por um mercado de trabalho externo. Uma localidade que pretende incentivar o desenvolvimento do turismo deve investir em qualificação profissional para a população local.

O QUADRO 1 busca sintetizar os principais aspectos positivos e negativos, em diversas áreas, originados do desenvolvimento do turismo.

QUADRO 1  
Impactos do Turismo

ÁREA	IMPACTOS POTENCIAIS POSITIVOS	IMPACTOS POTENCIAIS NEGATIVOS
Economia	Receitas, empregos, nível de vida da população local, atração de investimentos.	Inflação local, especulação imobiliária, concentração dos investimentos e perda de investimentos alternativos, custos em termos de infra-estruturas necessárias.
Turismo e Comércio	Reconhecimento da região, novas infra-estruturas, maior acessibilidade.	Preços mais elevados, desenvolvimento descontrolado do comércio local.
Sociedade e Cultura	Maior empenho dos residentes na promoção dos eventos locais, reforço dos valores e tradições locais.	Comercialização sazonal de atividades privadas, alteração dos costumes em função do turismo, custos sociais (prostituição, abuso de drogas e álcool).
Psicologia	Orgulho quanto aos costumes locais, reconhecimento da riqueza da troca com o outro.	Atitudes defensivas em face de outras culturas, hostilidades por dificuldade de comunicação.
Política e Administração	Desenvolvimento local integrado	Mau planejamento, segregação socioespacial.
Meio Ambiente	Novas infra-estruturas, conservação de algumas áreas, estratégias de gestão sustentável.	Degradação ambiental, poluição, alteração de hábitos alimentares, produção excessiva e sazonal de resíduos sólidos.

Fonte: Droulers e Milani (2002 *apud* BRAGA & MAMBERTI, 2004, p.10).

O autor Vieira Filho (2002) conclui que diante dos impactos positivos e negativos do turismo, o planejamento possui um papel harmonizador do turismo com o desenvolvimento do local de modo eficiente <sup>3</sup>, pois através desse instrumento pode-se minimizar os impactos negativos e maximizar os impactos positivos.

O planejamento deve promover o desenvolvimento sustentável do turismo no município com eficiência, qualidade e competitividade visando, simultaneamente, a geração de benefícios sócio-econômicos para a região e a valorização e proteção do seu meio-ambiente total (“natural” e “cultural”) (VIEIRA FILHO, 2002c, p. 21).

<sup>3</sup> Entende-se por eficiência a otimização dos recursos utilizados para a obtenção de resultados e a eficácia com a contribuição dos resultados obtidos para o alcance dos objetivos globais das organizações (Oliveira, 1994, p.239).

## 2.2 Relevância dos atores sociais no desenvolvimento do turismo

Partindo do princípio de que o turismo constitui-se em uma atividade relevante do ponto de vista do desenvolvimento local, este necessita de regras que direcionem ações visando ao alcance de objetivos estabelecidos nos diversos campos inter-relacionados: econômico, social, cultural, natural e no campo político.

À enorme potencialidade do turismo em gerar riqueza opõe-se uma série de impactos negativos que podem surgir com o seu crescimento. O turismo não deve ser visto como uma alternativa milagrosa e com resultados econômicos a curto prazo. Às vezes, o desenvolvimento da atividade pode levar a conseqüências inconvenientes nas localidades receptoras, decorrentes da ausência ou de um mau planejamento turístico.

O papel desempenhado por cada ator social na organização e planejamento da atividade turística representa peça fundamental para o desenvolvimento desse setor e a sua gestão deve ter como objetivo a integração econômica e social, além de agir no sentido de impedir e controlar os efeitos negativos do turismo. O planejamento é visto como elemento importante, mas não se deve considerá-lo como peça única capaz de alcançar o desenvolvimento turístico. É preciso que ele seja capaz de ser implementado, com políticas e ações determinadas e relacionadas com outros órgãos e de acordo com os interesses das partes envolvidas – Estado, iniciativa privada e sociedade civil.

Silva (2000, p. 14) apresenta o Estado como órgão capaz de identificar e canalizar os distintos interesses envolvidos mantendo, porém, como suas principais preocupações: “o desenvolvimento sociocultural da população, a melhoria da sua qualidade de vida e a proteção do meio ambiente”. Como também, preocupar com as características da atividade turística como a transitoriedade, a sazonalidade e a polarização do espaço e da organização e geri-las para mitigar os seus impactos.

Hall (2001, p.184-195) cita sete funções que o governo pode assumir para o desenvolvimento do turismo, que são: coordenação, planejamento, legislação e regulamentação, empreendimento, incentivo, divulgação, socialização e defesa do interesse público.

O referido autor afirma também a necessidade da atuação do Estado na função de coordenar dentro e entre as diferentes esferas do governo a fim de evitar duplicação de recursos entre as várias entidades turísticas governamentais e o setor privado, como também desenvolver estratégias eficientes para o setor e, ainda, reunir as diversas organizações ligadas ao setor turístico para que trabalhem pelo mesmo objetivo.

Com relação à função do planejador público para o turismo Hall (2001, p. 184-195) informa que este ocorre de várias maneiras:

- a) para o desenvolvimento;
- b) para a infra-estrutura;
- c) o uso do solo e de recursos;
- d) a divulgação e *marketing*, com várias instituições e em várias escalas como em níveis nacional, regional, local e setorial.

Segundo Mill & Morrison (*apud* HALL, 2001, p. 188) os governos podem incentivar o turismo de três maneiras:

- a) com incentivos financeiros como empréstimos a juros subsidiados ou reservas para amortização sobre acomodações para turistas;
- b) patrocínio de pesquisas que beneficiem a indústria do turismo, em geral, e não organizações e associações específicas individuais;
- c) *marketing* e divulgação para a geração de demanda turística visando a estimular investimentos de capital em atrações e instalações turísticas.

A função de divulgação do turismo pelo governo tem o objetivo de identificar mercados-alvo em potencial, principalmente, internacional, a fim de elaborar os melhores métodos para atraí-los e para onde conduzi-los; conjuntamente tentará aumentar o turismo interno tentando garantir um mínimo de saída de recursos para o exterior. Hall (2001, p. 191) salienta que é difícil analisar os benefícios de uma campanha de *marketing* quando esta é feita de maneira genérica; considera a natureza fragmentada da atividade turística, além da falta de domínio por parte do governo sobre os destinos, vistos como bem público, o que justifica a continuidade da divulgação de destinos por parte do governo.

E, por último, o papel do governo como defensor do interesse público na equidade é o fator chave para a elaboração das diretrizes de desenvolvimento sustentável e comunitário. Torna-



se necessária essa intervenção para a garantia de decisões políticas com o desejo de atender aos interesses da esfera do governo em nível nacional, estadual e local e não apenas aos interesses a curto prazo de determinados setores ou elementos da indústria turística.

De acordo com Hall (2001, p. 194), nas democracias, entretanto, o poder do voto e a definição de um governante irão dizer qual projeto de desenvolvimento foi escolhido. A partir desse momento a questão do desenvolvimento de uma cidade, estado ou país já não está mais nas mãos da comunidade, mas sim do grupo que ele representa e, portanto, limitado e dominado por um determinado interesse. Assim, o governo deve ater-se aos arranjos organizacionais e institucionais e aos instrumentos com os quais ele intervém para atingir as metas políticas e de planejamento turístico.

Segundo Ferrarezi (1997 *apud* VIDIGAL, 2004, p. 18) o estado busca atualmente delinear novos papéis por meio da promoção de relações de parcerias com diversos atores e com as organizações públicas não-governamentais que vêm assumindo crescentemente a promoção de políticas sociais. A autora alega que as soluções para os problemas brasileiros, agregados com as desigualdades: social, econômica e cultural, caminham para a realização de parcerias visto que somente as ações isoladas do Estado produzem baixo impacto nas questões de políticas sociais.

Essa autora mostra que às transformações recentes associadas ao padrão de desenvolvimento capitalista correspondem novas formas de atuação do Estado e novo formato de articulação do poder público e da iniciativa privada.

A ação do Poder Público é essencial no sentido de promover o desenvolvimento social, aspecto no qual não pode ser substituído pela iniciativa privada, mas ações compartilhadas com o setor privado possibilitam o aumento da efetividade e da responsabilidade na forma como os serviços públicos são oferecidos ao cidadão (FERRAREZI 1997 *apud* VIDIGAL, 2004 p. 20).

Assim, o Estado não possui mais a capacidade financeira de criar e gerir empreendimentos; está interessado em reduzir os orçamentos públicos, em reduzir a dívida pública e elevar a eficiência da máquina administrativa. O papel do governo como empreendedor tende a diminuir e, portanto, estão se formando, cada vez mais, parcerias entre os setores público e privado, objetivando estimular o investimento privado em uma determinada região ou num

projeto turístico oferecendo incentivos fiscais, empréstimos a juros baixos, terras baratas, entre outros. Associando-se essa questão à política de turismo, percebe-se a relevância em avaliar não apenas o formato que as parcerias entre o setor público e o setor privado possam assumir e se nessas parcerias estão presentes todos os representantes de uma comunidade como também, avaliar a capacidade gerencial de entidades e organizações sociais sem fins lucrativos que atuam no fomento da atividade de turismo.

No Turismo, como é um setor predominantemente privado - pois tanto a demanda quanto a oferta turística nasce da iniciativa privada e se devem a motivações também privadas - as decisões sobre o seu desenvolvimento, por parte das empresas turísticas, tendem a uma visão com perspectivas de curto prazo sobre a obtenção do lucro e esquecem os demais campos envolvidos na atividade turística.

O setor privado possui interesses individuais ou de determinados grupos diretamente ligados ao mercado. Busca a vantagem competitiva e ao lucro, não referenciando explicitamente os interesses amplos ou públicos. Mas no setor turístico, do ponto de vista da responsabilidade social, é importante desenvolver programas com o objetivo de incentivar o comprometimento com ações principalmente de proteção do meio ambiente e do patrimônio cultural da região como também programas que orientem estrategicamente os agentes responsáveis pelas políticas públicas, bem como as empresas e instituições públicas e privadas em suas estratégias de competitividade, competição, cooperação e sustentabilidade.

Mas para alcançar essa visão de responsabilidade social é necessário

considerar medidas que estimulem a capacitação e os investimentos necessários à população local e seus empreendedores para o desenvolvimento de um turismo ambientalmente conseqüente e de qualidade nesses locais, favorecendo sua inclusão e competitividade no mercado turístico, que é cada vez mais globalizado e que, como vimos, tende a ser dominado por quem tem acesso às informações, tecnologias e capitais necessários para competir (VIEIRA FILHO, 2005d).

Cabe à iniciativa privada o papel de aplicar a teoria e a prática administrativa ao destino turístico como: estratégias de marketing, pesquisas de mercado, técnicas de fidelização do cliente, formação e consolidação de uma marca, treinamento e desenvolvimento de pessoal, entres outros instrumentos fundamentais para a profissionalização da atividade turística.

O setor privado de um destino turístico deve ser capaz de organizar a infra-estrutura básica de Turismo Receptivo como: hospedagem, alimentação e bebidas, telecomunicações, transportes, operações de viagens e turismo, serviços financeiros e câmbio de moeda; e a infra-estrutura complementar como: parques temáticos, centros comerciais, grande eventos, casas de entretenimento e cultura, facilidades esportivas, informações e apoio ao Turista.

A organização empresarial diz respeito à capacidade de organização e de coordenação das atividades do setor privado. Aspectos como qualidade de serviços, recursos humanos preparados, capacidade financeira, integração entre atividades econômicas complementares, comunicação entre os agentes, entre outros ocupam posição determinante na capacidade de desenvolver as infra-estruturas e serviços necessários para a organização do setor turístico (BRAGA & MAMBERTI, 2004).

Segundo Vieira Filho (2005d), caso os setores da indústria turística não acompanharem as oportunidades que surgem com o desenvolvimento do turismo local estes podem sofrer concorrências de empreendedores de outras localidades e, assim, poderão perder alternativas de desenvolvimento que proporcionem maiores benefícios para toda a comunidade.

A experiência tem demonstrado que o local que investe na implantação e na melhoria das hospedagens e prepara sua mão-de-obra, por exemplo, consegue tirar melhor proveito da globalização e beneficia-se com a atividade turística. Para isso é necessário que o setor público/privado proporcione maior incentivo aos micro-empresários e a projetos pequenos, com a abertura de carteiras de créditos populares. Quanto mais os recursos advindos do turismo se mantiverem circulando na economia local, mais benefícios eles trazem para a região turística e sua população (VIEIRA FILHO, 2005d, p. 11).

De acordo com Roche (2002) as organizações não-governamentais têm, nos últimos anos, dedicado grande parte de seus recursos na busca de mudanças nas políticas e práticas para o benefício de indivíduos e grupos específicos de pessoas. Possuem como objetivos melhorar a situação de uma determinada base social e agir de forma que fortaleça o seu poder para influenciar de forma positiva outros grupos. Nesse ponto, o papel das ONGs seria o de “envolver o exercício de pressão política direta, a campanha pública, a educação pública, bem como a formação das aptidões e criação de alianças, de modo a atingir mudanças desejadas nas vidas das pessoas” (ROCHE, 2002 p.232).

No caso do desenvolvimento turístico, como este pode marginalizar uma comunidade local como, por exemplo, através da venda de suas propriedades ou serem excluídos da economia local através do abandono de atividades econômicas como a agrícola, as ONGs poderiam

atuar como mitigadores desses efeitos negativos do desenvolvimento da atividade turística, facilitando a inserção das populações locais de forma justa no planejamento da atividade turística, além de exercerem pressão sobre a indústria do turismo para direcionarem suas ações de modo a respeitarem o meio ambiente e sobre os órgãos públicos de exercerem o papel regulador e fiscalizador da atividade turística em prol do bem comum.

Segundo Swarbrooke (2000, p. 66), a participação da comunidade deve acontecer visando “reduzir os impactos negativos do turismo, que se devem ao desenvolvimento incorreto e à atração de formas inadequadas de turismo e aumentar a tolerância da comunidade em relação ao turismo e ao comportamento dos turistas”. A inclusão da população se faz urgente por questões éticas, sociais e econômicas. As condições sociais e suas repercussões se apresentam como fatores extremamente relevantes ao desenvolvimento do turismo, podendo estimular ou inibir o desenvolvimento turístico.

Portanto, o desenvolvimento do turismo demanda, num primeiro momento uma preparação do lugar para a atividade turística. Os atores sociais precisam ser gradativamente incorporados ao desenvolvimento da atividade turística, não apenas como observadores distantes do processo de intervenção no território, mas como atores sociais engajados no processo de tomada de decisão, pois através de suas atuações que poderá ocorrer o desenvolvimento turístico local.

## **2.3 Avaliação de Programas**

### **2.3.1 Histórico e Conceito**

A avaliação de programas surgiu, de forma sistemática, a partir da aplicação de métodos de pesquisa científica aos problemas sociais. Os primeiros esforços remontam ao período que antecedeu a Primeira Guerra Mundial, quando se tentou avaliar os programas de alfabetização e treinamento profissionalizante e os programas de redução da mortalidade e da morbidade causadas por doenças infecciosas (ROSSI e FREEMAN, 1993 *apud* CALMON, 1997, p. 8).

Na década de 30, tais esforços foram estendidos a outras áreas, e novas técnicas de pesquisa foram amplamente aplicadas na avaliação de programas sociais. No final dos anos 50, a avaliação de programas ganhou novo impulso, tornando-se mais utilizada, não apenas nos

países industrializados, mas também nos países em desenvolvimento. Além disso, técnicas complexas de análise quantitativa passaram a ser utilizadas pelos avaliadores. Conforme observaram Rossi & Freeman:

A pesquisa na área de avaliação prosperou em larga escala no período pós-guerra face ao desenvolvimento de métodos estatísticos e de pesquisa aplicáveis ao estudo dos problemas sociais, dos processos sociais e das relações interpessoais. Ao mesmo tempo, a necessidade de métodos sofisticados de avaliação de programas sociais estimulou o trabalho metodológico. Em especial, dois fatores contribuíram para o desenvolvimento do campo: o aperfeiçoamento da sistematização da coleta de dados, que resultou na sofisticação das técnicas de pesquisa, e o desenvolvimento de computadores capazes de examinar analiticamente grande número de variáveis estatísticas (1993 *apud* CALMON, 1999, p. 8).

Na década de 90, a avaliação de programas continua a desempenhar papel importante, e alguns fatores contribuem para aumentar ainda mais a demanda por avaliação. Em primeiro lugar, a escassez de recursos decorrente das crises fiscal e econômica, que assolaram a maioria dos países, torna evidente a necessidade de que prioridades sejam estabelecidas e que apenas os programas considerados mais importantes sejam contemplados. Paralelamente, para que determinados programas sejam mantidos, demanda-se que sejam eficazes e eficientes. E a crescente participação da sociedade, dos grupos políticos, organizações e associações nas discussões sobre a destinação de recursos públicos aumenta a pressão por resultados, transparência, racionalidade decisória e eficiência alocativa.

Weiss (1982 *apud* COHEN e FRANCO 1993, p.73) considera a avaliação como uma forma de “comparar os efeitos de um programa com as metas que se propôs alcançar a fim de contribuir para a tomada de decisões subseqüentes acerca do mesmo e para assim melhorar a programação futura”. Já Banners, Doctors e Gordon (1975 *apud* COHEN e FRANCO 1993, p.73) conceituam avaliação com o fim de “medir até que ponto um programa alcança certos objetivos”.

E segundo Aguilar e Ander-Egg (1994), entende-se avaliação como

Uma forma de pesquisa social aplicada, sistemática, planejada e dirigida; destinada a identificar, obter e proporcionar, de maneira válida e confiável, dados e informação suficiente e relevante para apoiar um juízo sobre o mérito e o valor dos diferentes componentes de um programa (tanto na fase de diagnóstico, programação ou execução), ou de um conjunto de atividades específicas que se realizam, foram realizadas ou se realizarão, com o propósito de produzir efeitos e resultados concretos; comprovando a extensão e o grau

em que se deram essas conquistas, de forma tal que sirva de base ou cursos de ação, ou para solucionar problemas e promover o conhecimento e a compreensão dos fatores associados ao êxito ou ao fracasso de seus resultados (AGULIAR & ANDER-EGG, *Op. Cit.*,p.30).

### 2.3.2 Importância da Avaliação de Programas de Desenvolvimento do Turismo

A avaliação é uma ferramenta que visa a oferecer informações quanto aos resultados obtidos por organizações e programas e a maturidade da sua prática varia segundo o setor em questão. A avaliação é tradicionalmente desenvolvida, em diversos países e em diversas áreas de ações como de desenvolvimento, políticas de mercado trabalhistas, saúde e educação, principalmente.

Conforme Ala-Harja e Helgason (2000, p.14), “Países como os Estados Unidos, a Suécia e o Canadá têm uma longa tradição de avaliação e um sólido sistema de avaliações institucionalizadas. A Austrália e os Países Baixos também têm sistemas de avaliação bastante sofisticados”.

Como benefícios da prática de avaliação, os autores acima informam que

A avaliação pode aumentar a eficiência e a eficácia do setor público e, por conseguinte, fortalecer a base para as atividades da iniciativa pública. As qualidades da avaliação de programas podem complementar e desenvolver esforços de mensuração, monitoramento e auditoria de desempenho. O estabelecimento de expectativas realistas em relação a problemas de avaliação, bem como o uso destas de forma pragmática e objetiva, pode permitir aos governos melhorar em seu desempenho, sua responsabilidade e capacidade para prestar contas (ALA-HARJA e HELGASON, 2000, p.11).

Entende-se por programa como um conjunto de atividades organizadas para implementação de políticas que obedecem a um cronograma e a um orçamento específico e que para a criam condições para o alcance de metas políticas desejáveis (PADILHA, 2001, p.42). Desse modo, na elaboração de um programa é necessário considerar “quatro dimensões: a das ações concretas a realizar, a das orientações para toda a ação (atitudes, comportamentos), a das determinações gerais e a das atividades permanentes” (GANDIN, 1994, p. 104).

Então, a avaliação de programas deve ser vista como um mecanismo de melhoria no processo de tomada de decisão, a fim de garantir melhores informações aos governantes, sobre as quais eles possam fundamentar suas decisões e melhor prestar contas sobre as políticas e programas

públicos. Pode-se, portanto, fortalecer a legitimidade dos programas que se encontram em andamento e garantir a sustentabilidade dos resultados. A avaliação também pode ajudar os cidadãos a tomarem conhecimento do que está sendo feito com seu dinheiro e considerar alternativas às políticas implementadas.

O gerenciamento de programas normalmente implica um ciclo de planejamento, preparação, dotação orçamentária, implementação e avaliação. A avaliação é o elo que fecha o círculo e completa o circuito de *feedback*. Conforme Ala-Harja e Helgason (2000, p.10), “Uma política ou programa que tenham sido avaliados podem ser melhorados, expandidos ou substituídos”.

A avaliação de políticas, planos e programas e seus efeitos não é comum na literatura de planejamento turístico. Raramente, as avaliações existentes focalizam as percepções e sentimentos dos atores envolvidos no processo. Neste ponto, observa-se a importância de se compreenderem as perspectivas das várias partes interessadas na intervenção, bem como entenderem os contextos social, econômico e político nos quais ela ocasiona, pois a mudança que ocorre depende de eventos específicos, das pessoas e das condições presentes em determinada situação, bem como da ação ou da atividade colocada em prática.

Segundo Roche (2002, p.42), “o desenvolvimento e a mudança são resultados de um processo amplo, produto de muitos fatores sociais, econômicos, políticos, históricos e ambientais, inclusive a luta pelo poder entre diferentes grupos de interesse”.

E como a avaliação sempre esteve intimamente ligada às inovações do processo orçamentário, segundo Ala-Harja e Helgason (2000, p.11), ela ajuda os formuladores de políticas e os responsáveis pelo orçamento a melhor distribuir os recursos e a fazer melhor uso dos fundos disponíveis; a identificar os meios mais eficientes e eficazes de alcançarem os resultados desejados e de se manipularem os gastos, de modo a facilitar o desenvolvimento de novas áreas de prioridade e a contribuir para a descoberta do nível adequado de financiamento para programas e, até mesmo, para a priorização de cortes orçamentários que sejam necessários.

Conforme as reflexões sobre as avaliações de programas feitas por Carvalho (2005, p. 17), a autora constatou que “há fragilidade dos critérios utilizados no registro e armazenamento dos dados dos programas públicos, dificultando e, por vezes, impossibilitando seu acompanhamento e avaliação”. Acrescenta que aumentar a discussão sobre esse assunto faz

com que se busque conceituar e operacionalizar a informação indo ao encontro de instrumentos que “organizam os dados para que se possam ser recuperados segundo unidades de análise padronizadas e com recortes temporais adequados”.

Tomasi (2000), ao estudar o PNMT – Plano Nacional de Municipalização do Turismo<sup>4</sup>, fortalece a importância de se avaliar programas de desenvolvimento turísticos.

Segundo esse autor, atualmente o acompanhamento e a avaliação do PNMT são realizados pelo Fundo Municipal de Turismo, pelo Conselho Municipal do Turismo e pelo Plano de Desenvolvimento Sustentável do Turismo; “após a constituição destes três instrumentos, supõe-se que o município engajado esteja apto ao planejamento de toda a atividade turística, a qual envolve vários segmentos” (TOMASI, 2000 p.62).

O autor conclui que “a falta de dados prejudicará, futuramente, a obtenção de parâmetros de desenvolvimento e a não-avaliação periódica dos objetivos do PNMT pode conduzir erroneamente todo o processo de planejamento turístico do país” (TOMASI, 2000 p.66).

O autor apresentou em sua pesquisa os três instrumentos de levantamento de dados do turismo utilizados por órgãos municipais, estaduais e federais e que estes “são ultrapassados para aferir o resultado sobre a economia, meio ambiente, educação, meio social e infra-estrutura” (2000, p. 62).

A Pesquisa de Demanda é realizada apenas nos principais portões de entrada do País, os instrumentos do RINTUR – Relatório de Informações Turísticas são utilizados para definir os municípios prioritários no desenvolvimento da atividade turística e o Inventário da Oferta Turística está sendo reformulado (TOMASI, 2000, p.61)

Diante disso, é relevante acrescentar a urgência dos órgãos públicos de formatarem suas políticas e programas de desenvolvimento turístico com a preocupação de convencionar os modelos, os instrumentos e as variáveis para coleta de dados; para estabelecer a melhor forma de aplicação do dinheiro público, bem como alcançar os melhores resultados para o público alvo de suas políticas e programas de desenvolvimento.

---

<sup>4</sup> O PNMT visava à conscientização, sensibilização e capacitação dos monitores municipais, a fim de despertar e reconhecer a importância e a dimensão do turismo como gerador de emprego e renda. Tinha como objetivo conciliar o crescimento econômico com a preservação e a manutenção dos patrimônios ambiental, histórico e cultural, e o incentivo à participação e a gestão da comunidade no Plano Municipal de Desenvolvimento do Turismo Sustentável.



### **3 A REGIONALIZAÇÃO DO TURISMO NO BRASIL E EM MINAS GERAIS E O PROGRAMA ESTRADA REAL**

#### **3.1 Plano Nacional de Turismo – Diretrizes Políticas**

Na gestão do atual presidente Luís Inácio Lula da Silva (2003-2006) instituiu-se uma nova estrutura oficial com a criação do Ministério do Turismo (MTUR). Este é composto pela Secretaria Nacional de Políticas de Turismo que define as políticas nacionais; pela Secretaria Nacional de Programas de Desenvolvimento do Turismo que tem como função organizar os programas de melhoria de infra-estrutura, investimentos e financiamentos; pela Embratur que passa a promover, divulgar e apoiar a comercialização dos produtos, serviços e destinos turísticos do país no exterior e pelo Conselho Nacional de Turismo, órgão colegiado de assessoramento para propor diretrizes e oferecer subsídios técnicos para formulação e acompanhamento da Política Nacional de Turismo (PNT, 2003, p. 11).

Segundo Braga & Mamberti (2004, p. 4), o PNT é o instrumento de planejamento que tem como finalidade explicitar o pensamento do governo e do setor produtivo e orientar as ações necessárias para consolidar o desenvolvimento do turismo. O plano, que entrou em vigor em 29 de abril de 2003, foi elaborado com a participação de entidades, instituições e empresas que atuam no segmento turístico e, também, houve a contribuição de secretários e dirigentes estaduais e presidentes de empresas públicas deste setor.

O atual governo sinaliza o planejamento do turismo pautado nas

Diversidades regionais, configurando-se pela geração de produtos marcados pela brasilidade, proporcionando a expansão do mercado interno e a inserção mais efetiva do País no cenário turístico mundial. A geração do emprego e renda, a redução das desigualdades sociais e regionais, e o equilíbrio do balanço comercial (PNT, 2003).

O Plano Nacional de Turismo apresenta como objetivos gerais “desenvolver o produto turístico brasileiro com qualidade contemplando as diversidades regionais, culturais e naturais e estimular/facilitar o consumo do produto turístico brasileiro nos mercados nacional e internacional” (PNT, 2003, p.22).

O PNT espera como objetivos específicos “dar qualidade ao produto turístico; diversificar a oferta turística; estruturar os destinos turísticos; ampliar e qualificar o mercado de trabalho; aumentar a inserção competitiva do produto turístico no mercado internacional e aumentar a taxa de permanência e gasto médio do turista” (PNT, 2003, p. 22)

O Plano estabeleceu algumas metas para serem atingidas até 2007, como a geração de 1.200.000 novos empregos e ocupações; o aumento para 9 milhões do número de turistas estrangeiros no Brasil; a geração de 8 bilhões de dólares em divisas; o aumento para 65 milhões da chegada de passageiros nos vôos domésticos e a ampliação da oferta turística brasileira, desenvolvendo no mínimo três produtos de qualidade em cada estado e no Distrito Federal (PNT, 2003, p.23).

Conforme argumentam Braga & Mamberti (2004, p. 4), “as metas propostas pelo PNT são bastante desafiadoras” e ressaltam também que chegar aos números propostos pelas metas pode ou não ser resultado de um desenvolvimento do turismo feito de forma eficaz (do ponto de vista social e ambiental), pois o crescimento do turismo não significa necessariamente que, na localidade, em que ela esteja ocorrendo, tenha que gerar benefícios. Há casos de algumas localidades com grande fluxo de turistas que, além de não terem um aumento na oportunidade de emprego e introdução e distribuição da renda proveniente da atividade, ainda têm que arcar com os impactos negativos decorrentes de falhas ou da ausência de planejamento.

### **3.2 Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil**

#### **3.2.1 Modelo de Gestão**

O Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil (PRT) foi lançado pelo MTUR em 2004 como um desdobramento do PNT com o objetivo de transformar as ações, antes centradas nos municípios (PNMT), em uma política pública “mobilizadora, capaz de promover mudanças por meio de um planejamento sistematizado e participativo, a fim de coordenar o processo de desenvolvimento turístico de forma regionalizada no Brasil” (PRT, 2004, p. 9)

O Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil é uma proposta de gestão descentralizada, coordenada e integrada do turismo, que beneficia 200 regiões turísticas, formadas por 3.852 municípios de todos os estados da Federação e apresenta 87 roteiros trabalhados para a obtenção de padrão de qualidade internacional.

Os principais objetivos do programa são: diversificar a oferta turística; qualificar o produto turístico; estruturar os destinos turísticos; ampliar e qualificar o mercado de trabalho; ampliar o consumo no mercado nacional; aumentar a inserção competitiva do produto turístico no mercado internacional; aumentar a taxa de permanência, assim como o gasto médio do turista em seu destino. (PRT, 2004, p. 9).

O PRT considera quatro princípios reguladores das ações: a participação; a sustentabilidade; a descentralização e a integração.

A **participação** é o elemento-chave para a concepção, planejamento e implementação do plano. Este princípio fortalece a cidadania, o crescimento social, político, administrativo e tecnológico de um grupo; amplia responsabilidades e resgata valores sociais, históricos, étnicos e culturais. Deve ser orientada e comprometida com os objetivos do Programa de Regionalização do Turismo ao citar que deve: envolver representantes de todas as instâncias (públicas, privadas, sociedade civil, e terceiro setor); respeitar a diversidade de opiniões na construção do consenso, promovendo discussões conjuntas e negociações entre os participantes; levantar as diferentes visões de um mesmo problema em função dos interesses, necessidades, expectativas e temores dos grupos envolvidos; levar em consideração o conhecimento local, as habilidades, as vocações, a cultura local e as experiências para o aproveitamento e inclusão dos mesmos no processo de regionalização; considerar e respeitar as desigualdades e diferenças étnicas, sociais, culturais, históricas, econômicas e ambientais, minimizando a interferência negativa ou preconceituosa no processo.

Com relação ao princípio da **sustentabilidade**, o PRT (2004, p. 12-13) o considera como um fator motivador e mobilizador das instituições, com o papel de regular padrões de comportamento e valores dominantes. Apresenta como dimensões da sustentabilidade: a ambiental que utiliza recursos de maneira equilibrada: ordena o uso do solo e a ocupação do espaço urbano e regional, o manejo adequado dos resíduos, dos efluentes, das substâncias tóxicas e radioativas; a sociocultural que valoriza o patrimônio cultural e histórico e preserva

os costumes locais incentivando a recriação das tradições e da cultura popular. Essa dimensão é considerada como impulsora do desenvolvimento, pois a conservação dos valores sociais e culturais são as garantias do êxito da atividade turística; a econômica, com a finalidade de possibilitar a alocação e o gerenciamento eficiente dos recursos e do fluxo constante de investimentos públicos e privados, de forma a propiciar o desenvolvimento econômico das regiões e suas populações.

O princípio da **descentralização**, no âmbito da tomada de decisão, amplia as possibilidades de organização da sociedade, desconcentra as responsabilidades na gestão do desenvolvimento do turismo, conquista o exercício da cidadania e o poder decisório entre as instituições municipais, regionais, estaduais e federais.

O PRT considera a **integração** como um movimento de aproximação do governo, em suas diversas instâncias, da sociedade e do terceiro setor. O efeito dessa sinergia potencializa o resultado das ações e facilita o alcance de objetivos comuns através da formação de arranjos produtivos locais pautados nos princípios da economia solidária (PRT, 2004, p. 15).

O Programa é coordenado pelo Ministério do Turismo, com apoio do Conselho Nacional de Turismo, por meio da Câmara Temática de Regionalização. O Ministério também estabelece canais de interlocução com as Unidades Federadas, por meio dos Órgãos Oficiais de Turismo das Unidades Federadas (UF), apoiados pelos Fóruns Estaduais de Turismo e pelas Câmaras Temáticas de Regionalização Estaduais – que fazem parte dos Fóruns – onde estas já tenham sido criadas.

Os Órgãos Oficiais de Turismo das UFs, por sua vez, se relacionam com as regiões turísticas por meio das Instâncias de Governança Regionais, instaladas ou em fase de instalação e com os Municípios, mediante os Órgãos Municipais de Turismo e seus colegiados locais, que, em alguns casos, são os já criados Conselhos Municipais de Turismo.

A **Coordenação Nacional do Programa de Regionalização** do Turismo tem como atribuições:

- a) definir estratégias;
- b) planejar e coordenar ações, em âmbito nacional;

- c) articular, negociar e estabelecer parcerias com as diversas esferas do governo, iniciativa privada e organismos não-governamentais nacionais e internacionais;
- d) monitorar e avaliar as ações do Programa em âmbito nacional;
- e) produzir e disseminar dados e informações.

Para isso, estabelece nove módulos operacionais de gestão estratégica:

- 1) sensibilização;
- 2) mobilização;
- 3) institucionalização da Instância de Governança Regional;
- 4) elaboração do plano estratégico de desenvolvimento do turismo regional;
- 5) implementação do plano;
- 6) sistemas de informações turísticas;
- 7) roteirização turística;
- 8) promoção e apoio à comercialização;
- 9) sistema de monitoria e avaliação do programa.

O **Órgão Oficial de Turismo da UF**, instância do Governo Estadual, juntamente com os Fóruns Estaduais de Turismo, tem como atribuições elaborar diretrizes e estratégias alinhadas às nacionais; planejar e coordenar ações, em âmbito estadual e regional; articular, negociar e estabelecer parcerias em âmbito estadual e regional; monitorar e avaliar as ações do Programa em âmbito estadual e regional; produzir e disseminar dados e informações.

A **Instância de Governança Regional**, apoiada pelo Órgão Oficial da UF e pelo Fórum Estadual de Turismo, é responsável por planejar e coordenar ações, em âmbito regional e local; articular, negociar e estabelecer parcerias em âmbito regional e local; monitorar e avaliar as ações do Programa em âmbito local e produzir e disseminar dados e informações.

No nível municipal, o **Órgão Municipal de Turismo** apoiado pelo colegiado local tem como funções: mobilizar os segmentos organizados para o debate e indicação de propostas locais para a região; integrar os diversos setores locais em torno da proposta de regionalização; participar de debates e formulação das estratégias locais para o desenvolvimento da região; planejar e executar ações locais, integradas às regionais.

Segundo Barbará & Coelho (2005, p. 16) as diretrizes do Ministério do Turismo estão em consonância com Stoper & Harrisson (1991) que consideram como ponto de partida para o desenvolvimento regional a criação de uma Instância de Governança Regional como instituição responsável pelo processo de regionalização da atividade turística.

Mas a governança precisa ser compreendida não como uma estrutura de relações de poder e de tomada de decisão exercida pelo Estado, com a participação de diferentes atores sociais, mas principalmente como um espaço de complementaridade e interdependência entre os atores, resultando no acúmulo de capital social daqueles que interagem em determinado território (BARBARÁ & COELHO, 2005, p. 16).

### 3.2.2 Conceito e fundamentação da Regionalização

O Ministério do Turismo entende como regionalização “a organização de um espaço geográfico em regiões para fins de planejamento, gestão, promoção e comercialização integrada e compartilhada da atividade turística” (PRT, 2004, p. 11). O MTUR considera que a implementação do PRT promoverá a cooperação e a parceria dos segmentos envolvidos: organizações da sociedade, instâncias de governos, empresários e trabalhadores, instituições de ensino, turistas e comunidade.

Como conceito de território definiu um “como espaço e lugar de interação do homem com o ambiente, dando origem a diversas formas de se organizar e se relacionar com a natureza, com a cultura e com os recursos de que dispõe” (PRT, 2004 p. 11). Os princípios que regem o modelo de gestão são: flexibilidade, articulação, mobilização, cooperação intersetorial e interinstitucional e sinergia de decisões.

A Regionalização do Turismo surge como forma de reorganização dos espaços turísticos, objetivando um desenvolvimento mais igualitário para as diversas partes de uma área definida. Conforme Santos (2001, p.79) “no mundo da globalização, o espaço geográfico ganha novos contornos, novas características, novas definições. E, também, uma nova importância, porque a eficácia das ações está estreitamente relacionada com sua localização”.

A regionalização tem sido analisada sobre vários enfoques, tais como: o geográfico, o cultural e o econômico (BAILLY, 1998). O enfoque geográfico define a região de acordo com suas

características físicas: solo, relevo, vegetação, clima, etc. Pelo enfoque cultural, conceitua-se a região pela forma como as culturas se estabelecem e como é criado um território de solidariedade. Assim, a região representa o lugar onde se realiza uma relação entre a história das sociedades e suas práticas espaciais. Do ponto de vista econômico, a região é definida conforme a estrutura operacional das atividades produtivas.

A nova ordem mundial influenciada pelo novo ordenamento dos espaços geográficos dentro das políticas e estratégias de desenvolvimento favorece a elaboração de um planejamento regional turístico, que conforme Beni (2002, p.80) é “um conjunto de pólos de desenvolvimento turístico hierarquizados, unidos por uma infra-estrutura comum que, em sua totalidade, contribuem para dinamizar o desenvolvimento econômico e social de extensas áreas do território nacional”.

Assim, a política de desenvolvimento regional não é apenas responsabilidade de instituições regionais, mas do governo como um todo. Para tanto, torna-se primordial a criação de procedimentos apropriados para que seja assegurada a coordenação de interesses entre os vários níveis governamentais, entre as organizações sociais e os agentes econômicos. Essa nova visão de parceria, de integração e de cooperação entre os setores visa a gerar produtos e serviços capazes de inserir as unidades produtivas de base familiar, formais e informais, micro e pequenas empresas que irão refletir no bem-estar das populações.

Para que ocorra a regionalização do turismo, é necessário assumir novas posturas e novas estratégias na gestão de políticas públicas. Ela exige mudanças de relacionamento entre as esferas do poder público e a sociedade civil; negociação, acordo, planejamento e organização social.

Carmo & Couto (2005, p.7) consideram que a regionalização “exige também o entendimento de região diferentemente da macrodivisão administrativa adotada no País: Norte, Nordeste, Sul, Sudeste e Centro-Oeste. Deve-se perceber o conceito como um esforço coordenado de ações integradas entre municípios, estados e países”.

Pela análise crítica de Beni (2005) com relação às políticas públicas de turismo no Brasil, percebe-se que, no âmbito federal, o país possui estrutura institucional, por meio do Ministério do Turismo, apta a planejar as diretrizes norteadoras e estruturantes do processo de

regionalização do Turismo. Mas, no âmbito estadual e municipal, existem dificuldades político-territoriais em seguir as diretrizes nacionais prescritas. Além disso, por falta de dotação orçamentária e de pessoal habilitado nessas instâncias, o governo federal não consegue aproximar dos municípios com capacidade de formatar produtos turísticos aceitos pelo mercado.

Pelo que já foi apresentado sobre a Política Nacional de Turismo e pelo Programa de Regionalização do Turismo, o Ministério do Turismo recomenda a institucionalização da Instância de Governança Regional como ponto de partida para o processo de regionalização da atividade turística, que buscará integrar os municípios envolvidos mediante uma identidade comum, pela história, pela vocação turística, pela cultura, pela divisão territorial, entre outros fatores (PRT, 2004, p. 27)

### **3.3 A Regionalização em Minas Gerais**

Com a publicação do Decreto 43.321 em 08/05/2003 e a Resolução 06/2004, a SETUR apresenta a política de turismo em Minas Gerais por meio da implantação de Circuitos Turísticos que são considerados como:

Um conjunto de municípios de uma mesma região, com afinidades culturais, sociais e econômicas que se unem para organizar e desenvolver a atividade turística regional de forma sustentável, através da integração contínua dos municípios, consolidando uma atividade regional (SETUR, 2003).

O Governo do Estado de Minas Gerais estimula os Circuitos Turísticos a organizarem o desenvolvimento turístico regional e local a fim de conseguirem a Certificação de seus Circuitos, para que possam se inserir nos planos prioritários da Secretaria de Estado de Turismo de Minas Gerais. (SETUR, 2003). Dessa forma, pretende-se descentralizar o poder, fomentar a participação e a inserção social.

Segundo a SETUR (2003) as vantagens de se formar um Circuito Turístico são: potencializar os esforços para promover o desenvolvimento turístico; buscar meios para capacitação profissional no setor; aumentar o fluxo e a permanência do turista na região; preservar e resgatar os patrimônios culturais e naturais; melhorar a qualidade de vida do município e o atendimento ao turista.



Vidigal (2004, p. 59) apresenta preocupação com o processo de certificação por demonstrar uma certa morosidade, “Somente depois de certificados é que os municípios integrantes de um circuito habilitam-se a receber eventuais recursos financeiros decorrentes da política de turismo”.

Além dos Circuitos Turísticos, a SETUR coordena também o Programa Estrada Real que é um dos programas estruturadores do atual governo de Minas Gerais (VIDIGAL, 2004, p.53-61); além de ser uma das 200 regiões turísticas integrantes do PRT– Roteiros do Brasil.

### **3.4 Estrada Real – Um programa regional**

O Governo do Estado de Minas Gerais, inicialmente buscou dividir a Estrada Real em sete circuitos (dos diamantes, da Serra do Cipó, do Ouro, da Trilha dos Inconfidentes, do Caminho Novo, das Águas e das Terras Altas da Mantiqueira) intencionado em desenvolver o potencial turístico dos vários municípios que compõem o trajeto. Hoje, ampliou-se o número de circuitos inseridos na Estrada Real com a inserção dos Circuitos: das Villas e Fazendas de Minas, do Vale Verde e Quedas D’água, das Serras do Ibitipoca, das Montanhas Mágicas da Mantiqueira, dos Caminhos do Sul de Minas e da Nascente do Rio Doce; totalizando 13 Circuitos Turísticos.

O MTUR já organizou dois Salões de Turismo (evento que proporciona a divulgação a nível nacional e internacional dos produtos/roteiros turísticos elaborados pelos estados federados) e a Estrada Real participou de ambos: um em 2005 e o outro em junho de 2006. A Estrada Real consta na lista das regiões de roteiros do MTUR com três circuitos integrados que são: 1) Ouro – Trilha dos Inconfidentes – Vilas e Fazenda, que oferece o produto turístico “Roteiro Real – de Ouro Preto a Tiradentes pela Estrada Real”; 2) Rio de Janeiro – Diamantes – Trilha dos Inconfidentes – Ouro – Serra do Cipó - Diamantes, que oferece o produto turístico “Estrada Real – de Paraty a Diamantina” e 3) Ouro – Serra do Cipó – Diamantes, com o produto turístico “Estrada Real de Ouro Preto a Diamantina”.

#### **3.4.1 Breve Histórico da Estrada Real**

A notícia da descoberta do ouro espalhou rapidamente, atraiu milhares de pessoas que abandonaram suas antigas atividades e se dirigiam às minas com seus escravos na esperança

de enriquecimento rápido. “Em contínuas levadas chegava gente, primeiramente pelo Caminho Velho, e eram na sua grande maioria paulistas, e depois pelo Caminho da Bahia, pelo qual chegaram os forasteiros do norte e de além-mar” (Santos, 2001, p. 62).

Segundo Santos (2001, p. 59), alguns cronistas antigos tentaram identificar a primeira descoberta de ouro no sertão. Para Antonil (1976 *apud* SANTOS 2001, p.59), a descoberta se deu no ribeiro “cerro do Tripuí”, depois chamado de Ouro Preto. E por outro manuscrito, de autoria anônima, escrito por volta de 1750 aponta para os ribeiros de Ouro Branco e Congonhas do Campo, como os locais onde alguns “paulistas” acharam os primeiros sinais de ouro.

Coligindo as narrativas contraditórias e fragmentárias que nos vieram ter as mãos, pareceria que o ouro foi encontrado quase simultaneamente em regiões diversas da zona que hoje é Minas Gerais, e por pessoas diferentes ou diferentes grupos de paulistas nos anos entre 1693 e 1695 (BOXER, 1963, *apud* SANTOS, 2001, p.60).

Para controle do movimento dessas riquezas, Portugal estabelece caminhos oficiais (FIG. 4), as únicas vias autorizadas para a circulação de pessoas, mercadorias, ouro e diamante. “Eram quatro estes caminhos: Caminho Velho, Caminho Novo e Caminho da Bahia de amplitude nacional, e o Caminho para o Distrito Diamantino de amplitude regional. Constituía-se crime contra a Coroa a abertura de novos caminhos” (MARQUES, 2002, p. 33).

Santos (2001, p. 45) acrescenta que o caminho estabelecido pelos bandeirantes é na verdade uma junção dos caminhos que ligava Guaratinguetá (SP) ao porto de Parati (RJ) e este à cidade do Rio de Janeiro e dessa confluência seguia a rota até a região mineradora tendo como pólo principal Vila Rica (atual Ouro Preto). A partir do século XVIII esse caminho passa a ser conhecido como Caminho Velho, a principal rota de abastecimento da região das minas e transporte da exploração aurífera.

As dificuldades de travessia da Serra da Mantiqueira pelo Caminho Velho e a necessidade de ter um caminho mais seguro, rápido e eficiente, em outubro de 1698, a Coroa Portuguesa contratou Garcia Rodrigues para construir um novo caminho ligando diretamente Vila Rica ao Rio de Janeiro. “Este trajeto, concluído em 1707, ficou conhecido como Caminho Novo ou Estrada Real de Vila Rica. (...) que reduzia o tempo de viagem a mais de dois terços, consolidando assim como a principal do Brasil-colônia” (Marques, 2002, p. 33).



Em 1714, foram descobertas reservas de diamante na região do arraial do Tijuco (atual Diamantina). O Caminho Diamantino era uma via que ligava dois pólos dentro de uma mesma capitania. Santos (2001, p. 110) narra ainda que o controle sobre a circulação mercantil por esta via era o mais severo da colônia no auge da extração diamantífera, o que pode ter contribuído para torná-la menos utilizada do que os demais caminhos reais. Mas era no trajeto entre Vila Rica e o Tijuco que se promovia o abastecimento do Distrito Diamantino, o escoamento da produção mineral e a imigração para a região.

Assim, as Estradas Reais abrangem os caminhos reais, ou seja, as vias autorizadas pela Coroa Portuguesa que davam acesso às minas de ouro ou diamante e pela qual era obrigado a passar pessoas, riquezas e mercadorias submetendo-se ao controle de entrada, fiscalização e arrecadação de tributos. Além desses, existem também os desvios construídos no intuito de fraudar a fiscalização metropolitana. “Significa dizer que a Estrada Real constituiu um eixo principal com suas derivações, não só para fugir ao controle fiscal, mas também, para melhoria do traçado, bem como para unir fazendas, lugarejos, arraiais e vilas do território” (LEÃO, 2003, p. 13). Com o tempo, esses percursos sofreram o processo de urbanização; criaram-se os arraiais, povoados e vilas, levando ao processo de povoamento do interior brasileiro.

Segundo Marques (2002, p. 36), o tráfego da Estrada Real foi reduzido na segunda metade do século XIX devido ao intenso desenvolvimento do transporte ferroviário. A máquina a vapor substituiu o transporte de carros e carroças puxados por animais. O abandono da Estrada Real e, conseqüentemente, a falta de conservação tornaram impossível o trânsito em tal caminho.

No início do século XX, com o desenvolvimento dos veículos automotivos renasceu o interesse pelas estradas abertas no Império. Alguns trechos do traçado original perderam-se em meio a florestas ou tiveram de ser substituídos; outros trechos foram pavimentados.

### **3.4.2 Apresentação do Programa Estrada Real**

O Programa Estrada Real (PER) é hoje uma das principais iniciativas de desenvolvimento turístico, um dos programas estruturadores do Estado de Minas Gerais. Abrange uma área territorial aproximadamente de 1.410 km e engloba 162 municípios mineiros, 7 de São Paulo e 8 do Rio de Janeiro. O projeto tem como finalidade promover e desenvolver os municípios

mineiros da área de influência da Estrada Real, recuperar e aproveitar o potencial local, de modo a formatar um produto turístico de destaque no cenário nacional e internacional (SETUR, 2003).

De acordo com Leão (2003, p. 23), em 1995, a Assembléia Legislativa de Minas Gerais promoveu o Seminário Legislativo “Turismo: caminho das minas” levando a elaboração, em 1996, do anteprojeto de lei 753/96, aprovado pela Lei 13.173 de 1999, que cria o Programa de Incentivo ao Desenvolvimento do Potencial Turístico da Estrada Real em Minas Gerais.

A Lei 13173 de 20/01/1999, regulamentada pelo Decreto n. 41205/00, no seu Art. 3º, cita como objetivos do programa:

Possibilitar o incremento da arrecadação do Estado e dos municípios mineiros; incentivar o investimento privado no território do Estado; promover a alteração do perfil de distribuição de renda e elevar o nível de emprego da população do interior do Estado; promover e divulgar a atividade turística interna e de lazer no Estado; 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.

Cabe analisar que, concordando com Leão (2003), cinco dos objetivos citados tratam especificamente do aspecto econômico do PER; somente o último deles considera a preservação de atrativos. “Ronda esse programa o perigo de cair na vala comum de procura de rendimento fácil esgotando-se rapidamente, depois de provocar impactos sociais e ambientais” (LEÃO, 2003, p. 24).

No Art. 2º da mesma Lei encontra-se como conceito de Estrada Real “os caminhos e suas variantes construídos nos séculos XVII, XVIII e XIX, no território do Estado”. Percebe-se nesta denominação que não ocorreu um levantamento histórico minucioso anterior à elaboração da lei, pois conforme os apontamentos feitos no item anterior dessa pesquisa, Estrada Real são vários caminhos, inclusive os que alcançam áreas fora do território mineiro como Rio de Janeiro, São Paulo e Bahia.

A Lei em seu Artigo 6º: “política estadual de turismo será implementada de forma descentralizada, com o concurso e a participação dos órgãos públicos e das entidades afins da

administração estadual, dos municípios e da iniciativa privada, sob a coordenação da SETUR”.

Em 21/08/2003, pelo Decreto 43.539, é criado no âmbito do fundo de fomento e desenvolvimento socioeconômico do Estado de Minas Gerais o programa de desenvolvimento de empreendimentos da Estrada Real, o FUNDESE/Estrada Real, com o objetivo de conceder financiamentos a microempresas, empresas de pequeno e médio portes e cooperativas de produção e comercialização, localizadas ou a serem implantadas nos municípios envolvidos com a Estrada Real, desde que o empreendimento, objeto do financiamento, tenha vinculação direta com o Circuito Turístico da Estrada Real. O BDMG é o responsável pela gestão do FUNDESE/Estrada Real e atua como agente financeiro podendo firmar convênio com o Instituto Estrada Real, autorizado pela Secretaria de Estado de Turismo, para atender projetos ou atividade a serem financiadas como diretamente vinculados ao circuito turístico da Estrada Real.

O Instituto Estrada Real (IER) iniciou suas atividades em 2003, como uma ONG mantida pela FIEMG (Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais). Esta instituição cede espaço físico e técnico ao IER para que este elabore e execute projetos de fomento do turismo ao longo da Estrada Real. Normalmente, esses projetos são para a qualificação dos serviços, sinalização turística, infra-estrutura e para a demarcação de todo o eixo principal da Estrada Real e para induzir o desenvolvimento turístico ao longo da Estrada Real.

O objetivo principal do IER é a elaboração de produtos turísticos nos pólos da Estrada Real, privilegiando Ouro Preto e região, Catas Altas e região, Tiradentes e São João Del Rei, bem como a formatação de projetos que transformem essas regiões e municípios em produtos capazes de serem vendidos para o grande público, nacional e internacional.

### **3.4.3 Finalidade, Metas, Objetivos e Ações**

Os organismos envolvidos com o programa Estrada Real pretendem transformá-lo no maior “complexo industrial turístico” do Brasil e impulsionar a economia e o desenvolvimento dos municípios nele envolvidos; atrair cerca de 2,5 milhões de turistas/ano para a Estrada Real até o ano de 2007 e gerar mais de 178.000 empregos. As estimativas de potencial de faturamento

variam de 1,25 bilhão de dólares/ano, representando 7,35 milhões/município/ano, a 3,5 bilhões de dólares/ano, o que representaria 20,6 milhões/município/ano.

Os objetivos do Programa Estrada Real associam-se às seguintes diretrizes do Governo do Estado:

- a) Contribuir para a geração de empregos através de iniciativas e do incentivo a atividades que incluam jovens, mulheres e o segmento populacional maduro no mercado de trabalho.
- b) Fomentar o desenvolvimento econômico estadual, com ênfase no agronegócio, de forma regionalizada e com mecanismos inovadores que não comprometam as finanças estaduais.

A SETUR apresentou as seguintes ações programadas para o alcance dos objetivos:

- 1) **Criação do Fórum Interestadual** - Constituição de um fórum que coordene e articule as ações voltadas para o desenvolvimento da Estrada Real, composto pelos três Estados envolvidos (Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo).
- 2) **Fastur** - Utilização do Fundo de Assistência ao Turismo para financiar empreendimentos turísticos ao longo da Estrada Real.
- 3) **Gerenciamento da Qualidade dos Equipamentos e Serviços Turísticos** - Estruturação da cadeia produtiva para receber o fluxo turístico da Estrada Real, por meio da promoção e articulação de parcerias, bem como ações de sensibilização e capacitação técnica dos agentes envolvidos.
- 4) **Integração dos Circuitos Turísticos no Desenvolvimento da Estrada Real** - Busca da sinergia do planejamento das ações capazes de ajudar, de forma concreta, o desenvolvimento dos Circuitos Turísticos presentes na área de influência da ER.
- 5) **Telefonia Celular** - Identificação das localidades da área de influência da Estrada Real com demanda por serviço de telefonia celular e estabelecimento de parcerias junto às operadoras para ampliação da cobertura.
- 6) **Mobilização e Envolvimento dos Investidores** - Sensibilização das prefeituras e dos empreendedores e colaboradores, ressaltando as facilidades de linhas de financiamento, a concessão de compensação financeira, incentivos fiscais e creditícios.

- 7) **Potencialização do Ecoturismo**- Definição e articulação das ações interinstitucionais, coordenando as atividades das comunidades, entidades públicas, privadas e não-governamentais, referentes ao setor de ecoturismo.
- 8) **Promoção e Divulgação** - Criação, produção e finalização de material promocional e inserção do produto nos principais eventos turísticos do Brasil e do exterior.
- 9) **Recuperação e Manutenção das Vias de Acesso** - Recuperação e manutenção em bom estado de conservação das vias de acesso da área de influência da Estrada Real.
- 10) **Saneamento Básico** - Abastecimento de Água: levantamento das localidades com demanda por serviço de abastecimento de água, ampliando a oferta de serviços à população - Esgotamento Sanitário: identificação das localidades com demanda por serviço de esgotamento sanitário e ampliação da cobertura da população; Coleta e Disposição Final de Lixo: viabilização da expansão e melhoria do serviço de coleta e disposição final de lixo nas localidades presentes na ER.
- 11) **Sinalização Turística** - Implantação de placas, painéis e portais de sinalização turística, visando a facilitar o acesso aos municípios, bem como promover e divulgar seus produtos turísticos.
- 12) **Telefonia Rural** - Diagnóstico da carência de telefonia rural e instalação de postos telefônicos nas localidades.
- 13) **Viabilização do Fornecimento de Energia Elétrica na Estrada Real** - Levantamento das localidades desprovidas de energia elétrica, mobilização das prefeituras e concessionárias de energia para elaboração e execução de projetos de eletrificação.
- 14) **Fundo de Fomento e Desenvolvimento Socioeconômico do Estado de Minas Gerais (FUNDESE/ESTRADA REAL)**: Concessão de financiamentos a empreendimentos turísticos localizados nos municípios da área de influência da Estrada Real.

O programa federal de regionalização do turismo privilegia regiões que possuem roteiros integrados entre vários estados e que, no caso da Estrada Real, consideram-se os estados de MG, RJ, SP, BA. O programa de roteirização é feito para criar possibilidades para que o operador de turismo tenha condições de formatar e comercializar roteiros. Cada região do Brasil levou três roteiros no Salão de Turismo realizado em junho de 2006 e segundo o IER Minas Gerais levou: Belo Horizonte e região, Circuito da Canastra e Estrada Real (Serra do Cipó e Circuito dos Diamantes).



Em maio de 2005 a FIEMG por intermédio do IER recebeu o investimento de US\$ 6,8 milhões para estimular o turismo, favorecer micro e pequenas empresas e garantir a capacitação da mão-de-obra e geração de renda, com base num modelo de desenvolvimento sustentável (Jornal Estado de Minas, 06/05/2005).

Metade desses recursos foi acordada entre o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e a Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais/Instituto Estrada Real (FIEMG/IER). Para a liberação do restante dos recursos incluem-se contrapartidas, no mesmo valor, do Governo Estadual e do Ministério do Turismo.

O dinheiro será aplicado, nos próximos três anos, nos municípios pólos da Estrada Real (FIG. 05). Ou seja, para esse projeto com o BID, o Instituto Estrada Real utiliza a metodologia de pólos turísticos dividindo a Estrada Real em 08 núcleos, de Diamantina até Parati. Inicialmente, para o projeto-piloto, o IER trabalha com 03 pólos: Santa Bárbara, Ouro Preto e São João Del Rei. Segundo o IER, esses núcleos foram escolhidos por possuírem mais organização turística, e para servirem de *case* para os demais núcleos.

O objetivo é atender a princípio 150 pequenos empreendimentos – hotéis, pousadas, restaurantes, agências de viagem, guias de turismo e até trabalhadores autônomos, como os charreteiros – e depois outras 300 empresas. Estão previstos, também, cursos e treinamentos para garantir a qualificação dos proprietários e trabalhadores das micro e pequenas empresas que ficam no Caminho Velho, entre Ouro Preto e Rio Janeiro, passando por São João Del-Rei, e no Caminho Novo, entre Ouro Preto e Rio, via Zona da Mata, e no Caminho dos Diamantes, entre Ouro Preto e Diamantina, que também receberão verbas federais, estaduais e da iniciativa privada.

A escolha da aplicação desses recursos nas regiões pólos, segundo o Sr. Hans Eberhard, diretor do Instituto Estrada Real (Jornal Estado de Minas, 06/05/2005) é pelo fato de que “o movimento tem crescido no trajeto histórico, embora, por enquanto, não existam indicadores econômicos sobre o assunto”. Informa que para suprir essa carência, a Fiemg e a Fundação João Pinheiro já estão trabalhando juntas para fazer os levantamentos e garantir fidelidade de dados.

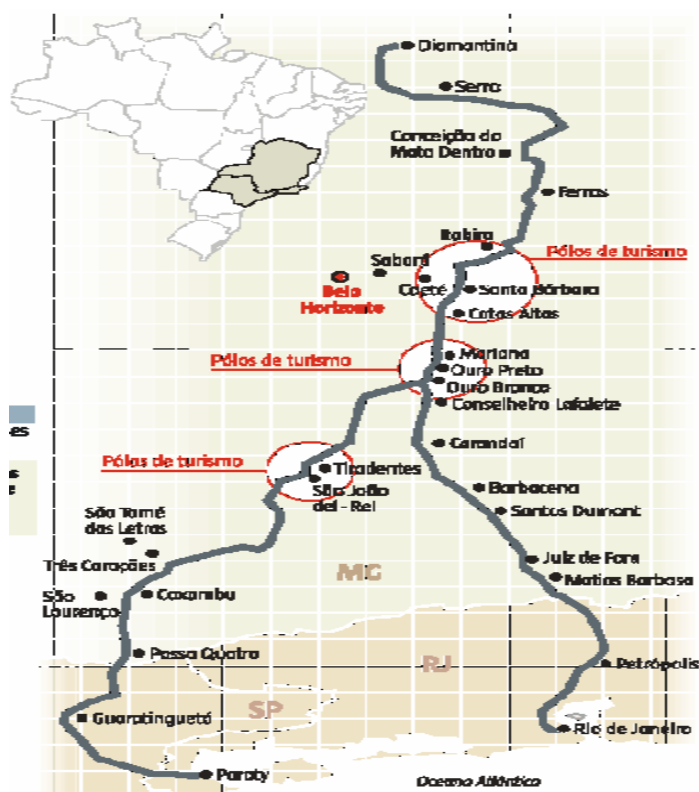


FIGURA 05 – Mapa dos Pólos Turísticos da Estrada Real  
 Fonte: Jornal Estado de Minas, Caderno Gerais, 27/06/2005 p. 18

Alem disso, em 04 de maio de 2006 a FIEMG, mediante o IER assinaram convênio de cooperação técnica com o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) que prevê o repasse pelo organismo internacional de tecnologia para elaboração, execução e acompanhamento de projetos, em especial o que será implementado em Ouro Preto, São João Del Rei e Santa Bárbara, nos distritos e municípios vizinhos (Diário Oficial de Minas Gerais, 04/05/2006, Suplemento p. 6).

A SETUR apresentou dados referentes às ações e investimentos realizados no ano de 2004. Esses recursos formam aplicados nos Circuitos Turísticos contidos no eixo da Estrada Real na ordem de R\$ 1.349.000,00, conforme apresentado no QUADRO 2.

As ações realizadas exclusivamente para o PER foram direcionadas para o FUNDESE/Estrada Real, com um recurso aprovado na ordem de R\$ 760.000,00 (56,34%) e para a Promoção e a Divulgação da Estrada Real mediante a concretização e participação em eventos nacionais e internacionais, além da confecção de material promocional para o estado que receberam recursos no valor de R\$ 180.000,00 (13,34%).

## QUADRO 2

Ações e Investimentos realizados pelo Programa Estrada Real em 2004

<b>AÇÃO</b>	<b>RECURSO APROVADO</b>	<b>APLICAÇÃO</b>
Integração dos Circuitos Turísticos no Desenvolvimento da Estrada Real	R\$ 25.000,00	Oficina de capacitação para os gestores e presidentes dos Circuitos, realizada em dezembro, em Ouro Preto
Potencialização do Ecoturismo	R\$ 14.000,00	<i>Folder</i> ecoturístico do Circuito Parque Nacional da Serra do Cipó
Promoção e Divulgação	R\$ 180.000,00	Realização e participação em eventos nacionais e internacionais para divulgação do Estado e da Estrada Real. Confecção de material promocional para o estado
Telefonia Rural	R\$ 50.000,00	Implantação de 9 postos telefônicos rurais no Circuito Parque Nacional da Serra do Cipó, nos municípios de Jaboticatubas, Morro do Pilar, Nova União e Itambé do Mato Dentro
Sinalização Turística	R\$ 320.000,00	Sinalização Turística dos Circuitos Parque Nacional da Serra do Cipó e Villas e Fazendas de Minas; Complementação da sinalização do Circuito do Ouro e do Circuito Trilha dos Inconfidentes
FUNDESE	R\$ 760.000,00	Financiamento a empreendimentos turísticos nos municípios da Estrada Real
<b>TOTAL</b>	<b>R\$ 1.349.000,00</b>	

Fonte: SETUR – Superintendência de Planejamento e Gestão, março de 2006.

O Programa Estrada Real, de acordo com a SETUR (2006), contemplou as ações do exercício de 2005, conforme demonstradas no QUADRO 3 e comentadas em seguida, totalizando um investimento na ordem de R\$ 282.593.707,67:

## QUADRO 3

Ações e Investimentos realizados para o Programa Estrada Real em 2005

ORGÃO	AÇÃO	VALOR R\$
SETUR	Capacitação Profissional	1.000.000,00
	Promoção e Divulgação	1.000.000,00
	Potencialização do Ecoturismo	100.000,00
	Sistema de coleta e avaliação de dados estatísticos	30.000,00
	Integração dos Circuitos	87.500,00
	<b>TOTAL</b>	<b>2.217.500,00</b>
COPASA	Saneamento Básico (2004-2007) - Água e Esgoto	185.899.629,44
	<b>TOTAL</b>	<b>185.899.629,44</b>
SEDRU	Sistemas de água	369.282,23
	Implantação de módulos sanitários	534.300,00
	<b>TOTAL</b>	<b>903.582,23</b>
DER	Sinalização Turística Rodoviária	1.220.000,00
	Geoprocessamento	200.000,00
	Recuperação do Trecho Diamantina - Medanha	750.000,00
	<b>TOTAL</b>	<b>2.170.000,00</b>
DETEL	Implantação de Telefonia Rural	800.000,00
	<b>TOTAL</b>	<b>800.000,00</b>
SEBRAE	Seminários de sensibilização dos policiais militares	100.000,00
	Qualificação / Certificação	1.300.000,00
	<b>TOTAL</b>	<b>1.400.000,00</b>
PMMG	Revitalização de 13 frações	65.000,00
	<b>TOTAL</b>	<b>65.000,00</b>
IER	Revista de Roteiros (4 edições)	293.400,00
	Guias - Geral e Meios de Hospedagem	1.300.000,00
	Sinalização Turística Rodoviária	880.000,00
	Certificação profissional e de meios de hospedagem	752.500,00
	Sinalização da Estrada Real - marcos	409.800,00
	Produção Associada ao Turismo	520.000,00
	Custos globais do Instituto Estrada Real	1.500.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>5.655.700,00</b>	
CEMIG	Programa Clarear (Eletrificação urbana)	34.348.890,00
	Programa Luz para Todos (Eletrificação rural)	35.883.406,00
	<b>TOTAL</b>	<b>70.232.296,00</b>
BDMG	FUNDESE / Estrada Real	7.000.000,00
	<b>TOTAL</b>	<b>7.000.000,00</b>
Secretaria de Estado de Ciência e Tecnologia	Implantação de Centros Vocacionais Tecnológicos	6.250.000,00
	<b>TOTAL</b>	<b>6.250.000,00</b>
<b>Investimentos Totais</b>		<b>282.593.707,67</b>

Fonte: SETUR – Superintendência de Planejamento e Gestão, março de 2006.

### **1) Integração dos Circuitos Turísticos no Desenvolvimento da Estrada Real**

Segundo a SETUR, essa ação buscou a sinergia do planejamento das ações capazes de ajudar, de forma concreta, o desenvolvimento dos Circuitos Turísticos presentes na área de influência da Estrada Real. Participaram do evento representantes de 39 Circuitos do Estado, durante 3 dias de trabalho. Foram realizadas palestras, oficinas, apresentação de casos de sucesso, dinâmicas e visita técnica à Maria Fumaça. O encontro possibilitou fornecer aos Circuitos uma orientação mais adequada em relação ao desenvolvimento turístico sustentável regional. O restante dos recursos da ação, no montante de R\$ 36.500,00, foi utilizado na compra de equipamentos de informática para a SETUR. Foram adquiridos 07 microcomputadores, 07 impressoras, 01 *notebook* e 01 *datashow*.

Em 2005, foi realizado o II Programa de Capacitação dos Presidentes e Gestores dos Circuitos Turísticos de Minas Gerais, em parceria com o SEBRAE. O encontro ocorreu entre os dias 17 e 19 de outubro de 2005, em São Lourenço. O valor do convênio foi de R\$ 60.000,00, assim distribuídos: R\$ 51.000,00 da SETUR e R\$ 9.000,00 do SEBRAE.

### **2) FASTUR – Fundo de Assistência ao Turismo**

A utilização do Fundo de Assistência ao Turismo, que possui como agente financeiro o Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (BDMG), buscou financiar empreendimentos turísticos na área de influência da Estrada Real.

Em 2005, foi publicada a Lei 15.686 com adequações na gestão do fundo. O prazo de concessão de financiamentos, que tinha expirado em 1994, foi prorrogado por mais 10 anos. Não houve financiamentos com recursos do Fundo, no exercício de 2005; permaneceu aberta apenas janela orçamentária no valor de R\$ 1.000,00.

### **3) Potencialização do Ecoturismo**

A potencialização do Ecoturismo visou à definição e à articulação das ações interinstitucionais, à coordenação das atividades das comunidades, entidades públicas, privadas e não-governamentais, referentes ao setor de ecoturismo, nos Circuitos Turísticos presentes na área de influência da Estrada Real.

Em 2005, o montante de R\$ 100.000,00 da ação foi aplicado na confecção de peças promocionais para divulgação de Minas Gerais no cenário nacional e internacional. Foram

produzidos *folders*, camisetas, cartazes, sacolas, blocos, postais, pastas, bonés, canecas, dentre outras peças.

#### **4) Promoção e Divulgação**

Tal ação objetivou a criação e produção de material promocional e a inserção do produto Estrada Real nos principais eventos turísticos do Brasil e do exterior.

Em 2005, os recursos de R\$ 500.000,00 foram aplicados na confecção de diversas peças promocionais, visando à divulgação do estado nas principais feiras turísticas nacionais e internacionais. Foram produzidas 48 peças promocionais, como *folders*, camisetas, cartazes, sacolas, blocos, postais, pastas, bonés, canecas, fotos, cartazetes, dentre outras.

#### **5) Recuperação e Manutenção das Vias de Acesso**

A ação acima mencionada pretendeu manter em bom estado de conservação as vias de acesso da área de influência da Estrada Real.

Em 2005, R\$ 250.000,00 foram aplicados no *Projeto de Revitalização do Caminho dos Escravos*, entre Diamantina e Medanha. Foi feita capina e limpeza ao longo dos 20 km do percurso. Foram construídas 07 passarelas de madeira, possibilitando atravessar passagens molhadas. Além disso, foram feitas outras intervenções, como transporte de pedras, pavimentação de alvenaria poliédrica e elaboração do projeto de sinalização turística do trecho, a ser implantado em 2006. O restante dos recursos da ação, no valor de R\$ 500.000,00, foi aplicado na recuperação da MGT-367, entre Diamantina e Couto de Magalhães de Minas, com 31 km de extensão.

#### **6) Saneamento Básico**

Para o saneamento básico houve a expansão e a melhoria do serviço de coleta e disposição final de lixo, o abastecimento de água e o esgotamento sanitário, nas localidades da área de influência da Estrada Real.

Em 2005, não houve recursos para essas ações; permaneceu aberta apenas janela orçamentária para a SEDRU, no valor de R\$ 30.000,00. Cabe atentar que de acordo com o QUADRO 3 a SETUR considera um repasse no valor de R\$ 185.899.629,44 para a durante o período de 2004a 2007, e não somente para o ano de 2005.

### **7) FUNDESE/Estrada Real**

O FUNDESE/Estrada Real contemplou a concessão de financiamentos, via BDMG, às empresas localizadas ou a serem implantadas nos municípios da área de influência da Estrada Real. Trata-se de uma linha de crédito com taxa de juros de 12% a.a. (mais taxas) e que financia valores entre R\$ 5.000,00 e R\$ 500.000,00.

Em 2005, do total de R\$ 7.000.000,00 disponibilizados para esse Fundo, foram aplicados o valor de R\$ 6.239.713,00 na concessão de financiamentos para diversos projetos de investimento no desenvolvimento turístico da Estrada Real.

### **8) Sinalização Turística Rodoviária**

A implantação de placas de sinalização turística nas principais rodovias dos Circuitos da Estrada Real visou a facilitar o acesso aos municípios, bem como promover e divulgar seus produtos turísticos.

Em 2005, foram gastos R\$ 600.000,00 no orçamento da Estrada Real e R\$ 400.000,00 no orçamento geral do DER para a sinalização de 13 Circuitos Turísticos Certificados no Estado que são: Circuito dos Diamantes; Circuito Serras Verdes do Sul de Minas; Circuito da Canastra; Circuito Guimarães Rosa; Circuito Águas do Cerrado; Circuito Serras de Minas; Circuito Minas-Rio; Circuito Verde – Trilha dos Bandeirantes; Circuito Caminhos Verdes de Minas; Circuito das Águas; Circuito do Triângulo; Circuito Tropeiros de Minas e o Circuito Lago Três Marias.

### **9) Implantação de Telefonia Rural na Estrada Real**

O estado de Minas Gerais realizou um diagnóstico sobre a carência de telefonia rural e providenciou a instalação de postos telefônicos nas localidades com menos de 300 habitantes ao longo da Estrada Real.

Em 2005, os recursos de R\$ 800.000,00 foram aplicados na aquisição de equipamentos para a instalação de 100 postos telefônicos rurais com previsão de conclusão de todas as obras até março de 2006.

### **10) Geoprocessamento da Estrada Real**

O geoprocessamento objetivou demarcar o eixo e acessos secundários da Estrada Real; georreferenciar os marcos quilométricos e atrativos; desenvolver aplicativo de navegação virtual e sistema de informação geográfico para disponibilização e consultas na *Web*.

Em 2005, foram disponibilizados R\$ 200.000,00, no orçamento do DER para a execução da ação. Foi repassada a SETUR uma planilha que previa a aquisição de equipamentos de informática, *softwares* de geoprocessamento, contratação de estagiários, além de despesas com as viagens do projeto. Verificou-se, após a emissão do relatório de execução orçamentária e financeira pela SEPLAG (Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão), que não houve execução referente à ação. Desta forma, apesar de terem ocorrido atividades ao longo de 2005 na ação de Geoprocessamento, especialmente a conclusão da demarcação do eixo principal da Estrada Real, não houve a utilização dos recursos apresentados no QUADRO 3.

### **11) Capacitação Profissional**

A capacitação profissional teve como objetivo mobilizar e capacitar as lideranças, comunidades locais e profissionais do setor de turismo, dentro dos Circuitos Turísticos certificados e prioritários da Estrada Real: Circuito do Ouro, Circuito dos Diamantes, Parque Nacional da Serra do Cipó, Circuito Trilha dos Inconfidentes, Circuito Villas e Fazendas, Circuito das Águas e Circuito Turístico de Ibitipoca.

Em 2005, os recursos da ação, no valor total de R\$ 1.000.000,00 foram utilizados na celebração de convênios com 3 instituições: SESI, SENAI e SEBRAE.

O convênio com o SEBRAE, no valor global de R\$ 480.000,00 ( SETUR deu o valor R\$ 200.000,00 como contrapartida) foi firmado tendo em vista a realização do Programa de Organização e Capacitação dos Circuitos Turísticos de Minas Gerais. Estão contemplados neste instrumento os 6 cursos realizados, para 23 Circuitos Turísticos Certificados do Estado. Em 2005, foram executados os cursos “Liderar” e “Saber Empreender com foco no Turismo”. Para o ano de 2006 está prevista a execução dos 4 cursos restantes: “Captação e Organização de Eventos”, “Turismo Receptivo”, “Administração de Pequenos Meios de Hospedagem” e “Juntos Somos Fortes”.



O convênio com o SENAI, no valor de R\$ 870.000,00, sendo R\$ 435.000,00 da SETUR, visa à capacitação e ao desenvolvimento da Estrada Real por meio de 3 Unidades Móveis, montadas em carretas. As Unidades atenderão 38 municípios da Estrada Real; visa à qualificação nas áreas de confecção, vestuário, alimentos e informática; busca a melhoria no padrão dos produtos e serviços oferecidos aos turistas.

Também para 2006 está previsto o término dos seguintes cursos: Informática: *Excel*; Internet; Introdução à Microinformática, *Windows XP* e *Word*; Confecção e Vestuário: Costura em Malharia; Alimentação: Quitandas; Biscoitos Caseiros; Doces em Pasta e Compotas; Doces Especiais; Salgados Diversos; Patês Especiais.

O contrato firmado com o SESI, no valor de R\$ 364.000,00, prevê a realização do Programa de Mobilização e Capacitação na Estrada Real – PROMOCER – em 5 Circuitos da Estrada Real: Ouro, Águas, Villas e Fazendas, Diamantes e Trilha dos Inconfidentes. Foram previstas 16 palestras de sensibilização e mobilização para o turismo, com o mesmo material e enfoque da campanha “Arrume a Casa, que vem Visita”, a qual ocorreu em 2004. Além disso, foram contratados cursos de aperfeiçoamento e iniciação técnica para profissionais que atuam na cadeia produtiva do turismo: camareira; garçom; recepcionista de meios de hospedagem; gerente de meios de hospedagem; informação turística e qualidade no atendimento; boas práticas de manipulação e fabricação de alimentos. Aproximadamente 60% dos cursos e palestras foram concluídos em 2005.

## **12) Criação e Implantação de Sistema de Coleta e Avaliação de Dados Estatísticos do Turismo na Estrada Real**

Essa ação objetiva a montagem e operacionalização de um banco de dados estatísticos para o turismo na Estrada Real, por meio de pesquisas periódicas. A ação visa a mensurar os indicadores referentes ao turismo na região de abrangência da Estrada Real, possibilitando assim a análise e avaliação dos resultados das ações empreendidas no Projeto.

Em 2005, foi celebrado um Contrato de Pesquisa entre a SETUR e a Fundação Getúlio Vargas – FGV, no valor de R\$ 30.000,00. O objeto é o desenvolvimento de metodologia para a geração de indicadores econômicos e mercadológicos para 5 Circuitos Turísticos da Estrada Real: Ouro, Diamantes, Parque Nacional da Serra do Cipó, Trilha dos Inconfidentes e Villas e Fazendas de Minas. O estudo irá contemplar a metodologia para pesquisa de

demanda turística, pesquisa de oferta turística e pesquisa de movimentação econômica do turismo nas regiões. O contrato foi firmado no final de dezembro de 2005, assim, a SETUR prevê a sua execução durante o ano de 2006.

Segundo a SETUR, também se destacaram as seguintes atividades realizadas, durante o ano de 2005: participação em 36 eventos para a divulgação da ER; realização do 2º Seminário dos Municípios da ER; apoio ao Projeto de Produção Associada ao Turismo, que formatou roteiros turísticos incluindo o processo de produção de Cachaça, de Gemas e Jóias, de Artesanato e de Queijos Finos, no trecho Itabira – Carrancas; sensibilização de 1643 policiais militares com atuação na área da ER; revitalização de 13 frações da Polícia Militar na região da Estrada Real; demarcação dos 1.400 km do eixo principal da ER, pelo DER; sinalização de 80% dos 1.400 km de caminhos da Estrada Real pelo IER; confecção de Z-Cards para Ouro Preto, Diamantina, Circuito Trilha dos Inconfidentes, Circuito das Villas e Fazendas, Circuito dos Diamantes e Circuito do Ouro.

A SETUR apresentou, no mês de março de 2006, um orçamento no valor total de R\$ 7.155.500,00, conforme o QUADRO 4 e informou que estes valores podem ser alterados até a finalização do período:

QUADRO 4  
Orçamento previsto para o Programa Estrada Real em 2006

AÇÃO	FONTE			TOTAL
	TESOURO	ARRECADADA	FEDERAL	
Promoção da Estrada Real	550.000,00	-	400.000,00	950.000,00
Divulgação da Estrada Real	829.500,00	-	-	829.500,00
Capacitação Profissional	500.000,00	-	800.000,00	1.300.000,00
Estatística na Estrada Real	50.000,00	-	-	50.000,00
Integração dos Circuitos	100.000,00	-	-	100.000,00
Potencialização do Ecoturismo	100.000,00	-	-	100.000,00
Sinalização Turística	1.000.000,00	-	-	1.000.000,00
Geoprocessamento	100.000,00	-	-	100.000,00
Telefonia Rural	500.000,00	-	-	500.000,00
Fundese Estrada Real	-	2.200.000,00	-	2.200.000,00
Fastur	1.000,00	-	-	1.000,00
Policimento ostensivo	25.000,00	-	-	25.000,00
<b>TOTAL DO PLEITO</b>	<b>3.755.500,00</b>	<b>2.200.000,00</b>	<b>1.200.000,00</b>	<b>7.155.500,00</b>

Fonte: SETUR, 2006 – Superintendência de Planejamento e Gestão.

## **4 UM TRECHO EM ESTUDO:**

### **LAVRAS NOVAS (OURO PRETO) E ITATIAIA (OURO BRANCO)**

#### **4.1 - Apresentação dos municípios e distritos em estudo**

##### **4.1.1 Ouro Preto**

A partir da descoberta do ouro, a sua exploração nas Minas Gerais intensificou-se, gerando grandes tumultos por parte da população mineira na corrida por lavras de ouro. Para apaziguar estes tumultos e fiscalizar a extração do ouro, a Coroa Portuguesa, por intermédio de Antônio de Albuquerque, Governador e Capitão General das capitanias de São Paulo e Minas do Ouro, iniciou a criação de Vilas (IEPHA/IPCA, 2005).

Em 8 de julho de 1711, o Governador Antônio de Albuquerque fundou Vila Rica de Albuquerque, que anos depois, tornara-se o centro político e econômico da Capitania de Minas. Vila Rica, na categoria de centro político e econômico, foi sede de vários conflitos entre os mineradores e a Coroa portuguesa. Dentre os conflitos, podem ser citados: a guerra dos Emboabas (1709), a Revolta de Felipe dos Santos (1720) e a Inconfidência Mineira (1789) (IEPHA/IPCA, 2005).

A sua fundação ocorre no mesmo período da construção do Caminho Novo que foi iniciada por Garcia Rodrigues Paes em 1698 e concluído por Domingos Rodrigues Fonseca, em 1725. Este caminho tinha a finalidade ligar o Rio de Janeiro a Vila Rica num tempo menor do que o caminho velho, que passava por São Paulo (IEPHA/IPCA, 2005).

O Caminho Novo foi benéfico para o governo português, pois era também um meio de fiscalizar a extração aurífera, conter o contrabando na região e facilitar a locomoção da população e também das tropas do governo, que vez outra tinham que sufocar as rebeliões existentes nas Minas Gerais (IEPHA/IPCA, 2005).

O Decreto nº 22.928, de 12 de julho de 1.933 declarou Ouro Preto Monumento Nacional. A cidade de Ouro Preto foi integralmente tombada pelo IPHAN desde a década de 1940 e

detentora do título de Patrimônio Cultural da Humanidade, concedido pela UNESCO em 1980 (IEPHA/IPCA, 2005).

O município de Ouro Preto (FIG 6) está localizado na Zona Metalúrgica de Minas Gerais, no Quadrilátero Ferrífero a 1.150 metros de altitude. Numa distância de 98 km da capital do Estado de Minas Gerais; possui uma população estimada em 68.208 habitantes (IBGE, 2000), faz parte do Circuito Turístico do Ouro e da Estrada Real. Seu ponto mais elevado é o Pico do Itacolomi, que serviu como principal referência geográfica para os primeiros bandeirantes que vieram para a região em busca de riquezas (IEPHA/IPCA, 2005).



FIGURA 6 - Vista parcial de Ouro Preto  
Fonte: <http://www.ouopreto.com.br>

Esse município é, então, o ponto de congruência (FIG 7) entre os caminhos velho e novo, considerado nesta pesquisa como a região central da Estrada Real; a exploração de suas riquezas minerais no século XVIII e XIX foram motivos para a estruturação do caminho velho e do caminho diamantino e da abertura do caminho novo.



FIGURA 7: Mapa do Trecho Estrada Real Ouro Preto-Ouro Branco  
Fonte: SETUR - 2006

Atualmente, o município é o maior pólo turístico do Estado de Minas Gerais, demonstrando uma grande dinâmica turística devido ao seu amplo e diverso patrimônio histórico-cultural e os atrativos naturais, além de sua proximidade com grandes centros urbanos como Rio de Janeiro, Belo Horizonte e São Paulo. A região oferece as modalidades de turismo: cultural, religioso, ecoturismo e eventos, além das atividades turísticas como a cavalgada, *trekking* e caminhada, *mountain bike* e *rappel*, *caving* e vôo livre (FIEMG, 2003 p. 44).

Por outro lado, segundo Leão (2003, p.106), Ouro Preto, atualmente, possui uma série de problemas sociais, ambientais e urbanos e que o Programa Estrada Real “se bem dirigido” pode equacioná-los “ao incrementar atividades na área rural”. A autora apresenta dados do Censo do IBGE do ano de 2000, que do total de sua população, 85% concentram-se em áreas urbanas “a qual teve um incremento de 14,5% na última década, enquanto a população rural teve um decréscimo de 43%” (2003, p.107).

Com relação ao turismo, Leão (2003, p.107) afirma que o setor de serviços ocupa mais da metade da mão-de-obra exemplificando o crescimento do setor hoteleiro onde “o número de leitos que era de 1800 em 1995, saltou para 2500 em 2003”. E complementa informando que Ouro Preto já elaborou três Planos Diretores, o último preparado em 1996, mas que até o momento da conclusão de sua pesquisa não tinha sido regulamentado (2003, p.108).

#### **4.1.2 Lavras Novas**

Lavras Novas encontra-se distante de Ouro Preto a 17 km e envolve um trecho de 9 km no sentido para Ouro Branco e um trecho de 8 km de estrada secundária não-pavimentada. O trecho Ouro Preto / Ouro Branco faz parte da Estrada Real, asfaltado no período entre 1999 a 2001.

A população de Lavras Novas situa-se geograficamente no topo da Serra de Lavras Novas (FIG. 07), cercada por belezas naturais como paisagens de matas, ribeirões e cachoeiras, além do conjunto arquitetônico local e da região. Segundo Vieira Filho (2005) a origem da comunidade de Lavras Novas está:

Associada à descoberta de ouro e início de sua exploração na área por portugueses e seus escravos, nos primeiros anos do século XVIII. Esta atividade perdurou por boa parte daquele século, em paralelo a alguma agropecuária de subsistência, criação de porcos e galinhas e extração de madeira e outras matérias-primas na região (VIEIRA FILHO, 2005, p. 4).



FIGURA 8 – Vista Parcial de Lavras Novas.  
Fonte: [www.lavrasnovas.com.br](http://www.lavrasnovas.com.br)

Com a diminuição da mineração aurífera, na segunda metade do século XVIII, essas atividades agropecuárias e extrativistas, juntamente com outras atividades econômicas, como a confecção e venda de artefatos de bambu, começaram a adquirir mais importância para a população local. “A esta época, ao que tudo indica, parte expressiva desta população local era composta por escravos abandonados pelos antigos senhores que não tinham mais condições econômicas para mantê-los” (Vieira Filho, 2005 p.05).

De acordo com Leão (2003, p.116), a partir de 1960 a população local trabalhava nas lavouras de chá, particularmente na Fazenda do Manso e na catação de lenha que os homens como tropeiros, vendiam em Ouro Preto. Com a implantação da Cia Alumínio do Brasil - ALCAN no Bairro de Saramenha, em Ouro Preto a mão-de-obra masculina de Lavras Novas passou a ser absorvida por essa empresa.

Percebeu-se durante a aplicação desta pesquisa, que até hoje parte dos moradores de Lavras Novas, durante a semana, trabalham nas grandes empresas situadas em Ouro Preto ou em Ouro Branco e, nos fins de semana e feriado, ajudam suas mulheres a atenderem os turistas nos seus estabelecimentos comerciais (casas, bares, pousadas, restaurantes, entre outros).

Por volta de 1970, de acordo com Vieira Filho (2005), Lavras Novas devido a sua localização, a presença de atrativos naturais que propiciam a prática de *trekking*, *rappel* e outros esportes, seu conjunto arquitetônico concomitante à simplicidade de sua gente, a tranquilidade da vila e as suas festas religiosas como a Festa da Padroeira e do Divino, “passaram a ser divulgado pela mídia turística e a atrair um crescente número de turistas de diferentes classes e idades” (Vieira Filho, 2005 p.05).

O crescimento do turismo em Lavras Novas foi percebido a partir de 1995, pela instalação de um maior número de bares e pousadas (Vieira Filho, 2005 p.08). Este crescimento, aos poucos, foi atraindo mais turistas, fato que caracteriza a região com o início do fenômeno do turismo antes das ações do Programa Estrada Real. Hoje, o turismo tem sido uma das principais alternativas econômicas para os seus moradores.

Segundo dados do Censo Demográfico do IBGE de 1991 e 2000 (*apud* Vieira Filho, 2005, p. 4) Lavras Novas passou de 681 habitantes em 1991 para 771 habitantes em 2000. Atualmente, por estimativa, o distrito possui cerca de 800 habitantes e 250 estabelecimentos residenciais e comerciais, no total (Vieira Filho, 2005, p.08). O vilarejo oferece tanto atrativos histórico-culturais quanto naturais e esportes radicais; o local é procurado também por caminhantes, cicloturistas e cavaleiros; seguimentos de atores alvos nesta pesquisa.

#### **4.1.3 Ouro Branco**

O município de Ouro Branco, situado num planalto limitado ao norte pela Serra de Ouro Branco, está localizado na Zona Metalúrgica do Estado de Minas Gerais, na região central do Estado. A ocupação do território do município de Ouro Branco ocorreu no período em que floresceu a extração de ouro existente na região de Minas (IEPHA/IPCA, 2005).

A região de Ouro Branco foi desbravada por ex-integrantes da bandeira chefiada por Borba Gato, atraídos pela existência de ouro em Minas. No final do século XVII, Miguel Garcia de Almeida Cunha e Manuel Garcia subiram o Rio das Velhas até as suas nascentes, transpondo os altos da Cachoeira de Itabira do Campo (atual Itabirito), encontrando ouro na falha radial da Serra (Figura 9) onde se localizavam os mananciais dos Ribeirões da Cachoeira e Água Limpa (IEPHA/IPCA, 2005).

A partir dessa descoberta, Manuel Garcia seguiu na direção nordeste chegando até o córrego do Tripuí, local onde encontrou ouro de coloração escura. Miguel Garcia optou por descer em direção oeste, paralelamente à Serra de Ouro Branco, fundando provavelmente em 1694, o povoado de Santo Antônio de Ouro Branco (IEPHA/IPCA, 2005).



FIGURA 9 - Vista aérea Ouro Branco, à direita Serra de Ouro Branco e ao fundo Lago de Soledad  
Fonte: Prefeitura Municipal de Ouro Branco/Diretoria de Turismo – Agosto/2005

No final do século XVII, iniciou-se a abertura de um novo caminho entre a Capitania de Minas e o litoral do Rio de Janeiro, que tinha como objetivo substituir o antigo caminho que era longo e que despendia muitos recursos financeiros. A abertura do caminho novo foi iniciada por Garcia Rodrigues Paes, filho de Fernão Dias. Em 1725, a nova rota, já concluída, passou a ser conhecida como "Estrada Real de Vila Rica". O Caminho Novo tornou-se o principal caminho de escoamento do ouro extraído em Minas Gerais.

O povoamento do território do atual município de Ouro Branco é contemporâneo à construção do Caminho Novo. Nos primeiros anos do século XVIII, Ouro Branco já possuía notável importância econômica pela prosperidade de sua população de mineradores. Na rota entre a Capitania do Rio de Janeiro e a de Minas Gerais, Ouro Branco era o último núcleo populacional antes das minas de Ouro Preto e povoações adjacentes, as quais mais tarde reunidas, formaram a Vila Rica de Albuquerque (IEPHA/IPCA, 2005).

Em função da fertilidade do solo de Ouro Branco, cresceu o comércio de tropas e carros de boi. Esta região foi um dos mais importantes empórios de Minas no período auge da mineração.



Em abril de 1835 foi aprovado o Primeiro Plano Rodoviário de Minas Gerais que, partindo da ponte do Rio Paraibuna na divisa da província do Rio de Janeiro, terminaria em Diamantina. Essa Nova Estrada, oriunda do Caminho Novo, recebeu a denominação de Estrada da Corte. Dessa forma, em decorrência da aprovação desse plano, a estrada tornou-se carroçável, o que provavelmente contribuiu para o desenvolvimento de Ouro Branco, com o início da decadência do ciclo de ouro em Minas (IEPHA/IPCA, 2005).

O município de Ouro Branco foi desmembrado do de Ouro Preto e criado pela Lei n ° 1.039, de 12 de dezembro de 1953. As principais atividades econômicas do município são as indústrias de extração mineral, de transformação e beneficiamento de produtos agrícolas, manufatureira e têxtil. Em 1976 foi implantado no município de Ouro Branco o complexo Siderúrgico da Açominas, que contribuiu para o planejamento e desenvolvimento econômico da região.

Segundo Leão (2003, p. 109) em 1980 “A Fundação João Pinheiro e a Prefeitura de Ouro Branco elaboraram o Plano de Desenvolvimento Urbano – PDU, que traz a Legislação Urbana: a Lei de Uso do Solo, o código de Obras e o Código de Posturas” prevendo um crescimento populacional para 180.000 habitantes até meados da década de 90 referente ao início das atividades da Siderúrgica Açominas.

Devido a diversos acontecimentos, entre estes a privatização da empresa em 1993, adiaram por várias vezes a inauguração de suas atividades ficando a cidade, então “com uma infraestrutura superdimensionada e de qualidade” (Costa & Costa 1996, *apud* Leão, 2005, p. 108). Atualmente, conforme informações levantadas nesta pesquisa por meio da Prefeitura Municipal de Ouro Branco, foi prevista a entrada de 10.000 novos habitantes até o final de 2006 para dar seqüência aos projetos de crescimento da Açominas.

Ouro Branco possui uma riqueza de recursos naturais e histórico-arqueológicos em sua área rural. A Serra de Ouro Branco possui 1.568 metros de altitude, foi tombada pelo IEPHA em 1978 e hoje é considerada em 22 de setembro de 2005 pela UNESCO como Reserva Mundial da Biosfera por ser um prolongamento da Cadeia do Espinhaço (Diário Oficial de Minas Gerais, 2005 – p. 3), além disso, é um local rico em recursos paisagísticos e ambientais com presença de artefatos arqueológicos conforme serão apresentados no próximo tópico da pesquisa.

#### 4.1.4 Itatiaia

O Arraial de Itatiaia surgiu no final do século XVII, mediante as catas de ouro nos ribeirões, córregos e lavras de encostas montanhosas da região. Inicialmente, tratava-se de um povoado de Ouro Preto e, hoje, pertence ao município de Ouro Branco (ANDRADE, 2002, p. 1).

Às margens da Estrada Real, Itatiaia, além de sua história, possui vários patrimônios: arqueológico, arquitetônico e urbanístico e sítios naturais.

O distrito de Itatiaia (FIG. 10 e 11), de acordo com Andrade (2002, p. 1), na língua Tupi significa pedra denteada ou serra eriçada de pontas. Essa serra também foi certificada pela Unesco como Reserva Mundial da Biosfera.



FIGURA 10 : Arraial de Itatiaia  
Fonte: Arquivo DAM Projetos de Engenharia Ltda - 1993



FIGURA 11: Igreja de Santo Antônio de Itatiaia



FIGURA 12: Vista parcial do distrito de Itatiaia e ao fundo a Serra de Itatiaia  
Fonte: II Expedição Estrada Real – Crédito: Luiz Mergulhão

A serra (FIG. 12) na época da mineração era como uma muralha para os viajantes e tropeiros da estrada real pelo antigo caminho que liga Minas ao Rio de Janeiro. De acordo com Andrade (2002, p. 1) não se sabe bem a época da formação da povoação de Itatiaia, mas que

próximo de Itatiaia, ocorreu a primeira descoberta de ouro nas Minas Gerais, notificado por volta de 1694 pelo paulista Bartolomeu Bueno. Também outro paulista, Miguel Garcia de Almeida Cunha, oficializou junto às autoridades portuguesas as lavras ricas em ouro, localizadas no rio Gualacho do Sul, cujas cabeceiras localizam no distrito de Itatiaia. O autor corrobora que Itatiaia possuía atividades agropecuárias com plantações de milho, feijão, cana, fumo e criação de porcos e bois. Esses produtos eram vendidos às pessoas que passavam para a capital das Minas Gerais, Vila Rica (ANDRADE, 2002, p. 2-3).

#### 4.2 - Um trecho real das Estradas Reais

O trecho Ouro Preto-Ouro Branco é composto pelo traçado do leito da Estrada Real e pelas obras de engenharia executadas na primeira metade do século XIX para fazer a ligação viária entre Ouro Branco e Vila Rica. O partido adotado pelo traçado original resultou em um sítio arqueológico constituído de uma série de conjuntos de obras de engenharia como: pontes, bueiros, arrimos e calçamentos necessários à circulação (Fig. 13 e 14). O trecho é identificado como um segmento destacado entre os diversos caminhos da Estrada Real pela integridade do traçado original, relevância do conjunto paisagístico e a presença de estruturas remanescentes do século XIX (IEPHA/IPCA, 2005).



Figura 13: Ponte sobre o córrego Água Espreada:



Figura 14: Ponte do Calixto

Fonte: Inventário de Proteção do Acervo Cultural de Minas Gerais – IPAC (IEPHA, 2005)

Essas estruturas foram construídas em diferentes épocas, desde o século XIX até as intervenções decorrentes das obras de asfaltamento, concluídas em 2002. Foram identificados 8 conjuntos e 33 obras de arte, entre estas, arrimos, bueiro, pontes, calçamento. Consideraram

artefatos arquitetônicos as pontes: Água Espraiada, Calixto, Caveira e os trechos de desvio da estrada próximo a Serra de Ouro Branco.

Em outubro de 1994, o Departamento de Estradas de Rodagem – DER/MG recebeu da empresa DAM Projetos de Engenharia Ltda, o Plano de Controle Ambiental referente ao asfaltamento do trecho Ouro Branco/Ouro Preto elaborado por uma equipe multidisciplinar no qual consta, na parte sobre o Programa de Revitalização de Sítios Históricos, que esse trecho:

Destaca-se pela riqueza e variedade do seu patrimônio natural, histórico e arquitetônico. Os inúmeros sítios históricos existentes se associam a uma rara beleza cênica, onde matas, campos limpos e rupestres se entrelaçam. Essas diversidades de ecossistemas aliadas à exuberância do relevo local vêm promover uma sucessão de paisagens que encantam os usuários. Nestas paisagens, em que a cobertura vegetal, com diversas texturas, formas, tonalidades e cores, bem como as rochas e paredões adjacentes, formam um fundo onde as obras de arte históricas se destacam. Em função disso, é de fundamental importância a restauração dos sítios históricos e a valorização do patrimônio natural (DER/MG, 1994, p. 39).

E complementa informando que

A trilha do “Caminho Novo”, original da “Estrada Real”, que rodeia a Serra de Ouro Branco, e o trecho da “Estrada da Corte”, construída em 1839 e abandonada em 1855, constituem-se em importantes sítios arqueológicos e históricos encontrados na área de influência indireta do empreendimento. Embora estejam afastados da faixa de domínio da estrada, merecem atenção especial por parte dos órgãos e Instituições ligados ao Patrimônio Histórico-Cultural. Estes dois sítios poderão ser anexados ao roteiro turístico da “Estrada Real” (DER/MG, 1994, p. 39).

O inventário elaborado pela equipe técnica do IEPHA orientou-se a partir do acompanhamento da obra de asfaltamento que teve início em 1994. Com relação à Área Diretamente Afetada (ADA), que compreende o leito estradal e suas obras de arte, é caracterizada pela diversidade paisagística definida pelos elementos hídricos (córregos, ribeirões, nascentes), geomorfológicos (serras e colinas) e cobertura vegetal que orientaram a distinção de conjuntos paisagísticos diferenciados que apresentam referenciais edificadas ao longo do leito de estrada.

Leão (2003) também caracteriza esse trecho como

Um verdadeiro museu a céu aberto – no que pode se associar a um turismo ecológico cultural do tipo temático, por exemplo. Cerca de 40% desse terreno constitui área de preservação já instituída e grande parte do restante é de

preservação permanente pelo código florestal – margens de cursos d’água, nascentes, encostas com alta declividade, topos de morro, preservação de paisagem excepcional – além de artefatos arqueológicos de proteção constitucional (*Op. cit.* p. 112).

No Plano de Controle Ambiental, encontram-se recomendações ao DER/MG quanto à implantação de uma infra-estrutura tal que permita a integração dos sítios de valor histórico/natural no trecho Ouro Preto-Ouro Branco ao novo corredor, resgatando neste trecho seu potencial histórico e turístico, conforme relacionados nos QUADROS 5 e 6:

#### QUADRO 5

Patrimônios Arquitetônicos/Arqueológicos presentes em Ouro Preto

<b>Designação</b>	<b>Município</b>	<b>Categoria</b>
Conjunto V - trecho Ponte do Calixto	Ouro Preto	Estrutura Arquitetônica e Urbanística
Conjunto VI - Trecho Ponte da Caveira	Ouro Preto	Estrutura Arquitetônica e Urbanística
Conjunto VII - trecho Ponte do Falcão	Ouro Preto	Estrutura Arquitetônica e Urbanística
Conjunto VIII - trecho Ponte da Rancharia	Ouro Preto	Estrutura Arquitetônica e Urbanística
Ponte do Calixto ou Alegria	Ouro Preto	Estrutura Arquitetônica e urbanística
Trecho Estrada Real Ouro Branco / Ouro Preto	Ouro Preto	Patrimônio Arqueológico

Fonte: Inventário de Proteção do Acervo Cultural de Minas Gerais – IPAC (IEPHA, 2005)

#### QUADRO 6

Patrimônios Arquitetônicos/Arqueológicos/Sítios Naturais presentes em Ouro Branco

<b>Designação</b>	<b>Município</b>	<b>Categoria</b>
Casa de Pedra	Ouro Branco	Estrutura Arquitetônica e Urbanística
Conjunto I - trecho da fazenda Pé do Morro	Ouro Branco	Estrutura Arquitetônica e Urbanística
Conjunto II - trecho Ponte Água Espreada	Ouro Branco	Estrutura Arquitetônica e Urbanística
Conjunto III - trecho da Serra de Ouro Branco	Ouro Branco	Estrutura Arquitetônica e Urbanística
Conjunto IV - trecho Casa de Pedra	Ouro Branco	Estrutura Arquitetônica e Urbanística
Fazenda Pé do Morro	Ouro Branco	Estrutura Arquitetônica e Urbanística
IGREJA MATRIZ DE SANTO ANTÔNIO	Ouro Branco	Estrutura Arquitetônica e Urbanística
Serra de Ouro Branco	Ouro Branco	Sítios Naturais
Trecho Estrada Real Ouro Branco / Ouro Preto	Ouro Branco	Patrimônio Arqueológico

Fonte: Inventário de Proteção do Acervo Cultural de Minas Gerais – IPAC (IEPHA, 2005)

Além disso, desde 1994 sugere-se preparar os acessos às pontes e locais históricos, entre eles a curva do “S”, à vila de Itatiaia, às pontes sobre os córregos Água Espreada, Caveira, Calixto, Falcão e Rancharia, bem como o seu tratamento paisagístico e sinalização para permitir a preservação desses monumentos ao mesmo tempo em que os integrará ao patrimônio regional (Fig. 15 e 16), dentro do roteiro histórico de Minas Gerais.



Figura 15: Casa de Pedra – Trevo Itatiaia



Figura 16: Fazenda Pé-do-Morro, em 1999

Fonte: Inventário de Proteção do Acervo Cultural de Minas Gerais – IPAC (IEPHA, 2005).

O Plano de Controle Ambiental para o trecho Ouro Branco/Ouro Preto previa que este setor integraria com a Ponte da Alegria sobre o córrego da Cachoeira um único sítio para visitação pública. Os eventuais serviços de restauração desses locais deverão ser de responsabilidade do IEPHA/IPHAN, por intermédio de seu corpo técnico.

Nesse Plano, considerando a pouca disponibilidade de recursos públicos para este fim e considerando que a rodovia deverá ser gerenciada pelos municípios, sugeriu-se a parceria da iniciativa privada neste interesse. Também propuseram o tombamento desses monumentos pelos municípios ou pelo IEPHA. Assim, por estes apontamentos, percebe-se que desde 1994 já havia grande interesse em utilizar esse trecho para fins turísticos e já se falava da Estrada Real examinando inclusive a possibilidade de interligar os diversos pontos de atração turística localizados no trecho entre Ouro Preto e Ouro Branco.

Este traçado foi modificado pela obra de asfaltamento solicitada pelas associações comerciais das cidades de Ouro Preto e Ouro Branco impulsionadas pela expectativa desenvolvimentista gerada pela implantação da AÇOMINAS. Junto a isso, essa região, pertencente ao Circuito do Ouro, tinha grande interesse de melhorar o acesso até a BR-040 aproximando-se os municípios mineiros de Ouro Preto, Mariana, Congonhas, São João Del Rei e Tiradentes ao estado do Rio de Janeiro (Leão, 2003 p.71). Hoje se encontra uma sobreposição de percursos denunciada pelos desvios e isolamento dos leitos antigos em relação à nova estrada asfaltada em 2002. O traçado antigo ainda existe sob o novo calçamento, mas antigos vestígios foram perdidos no remeximento do solo, na destruição de algumas estruturas por terem sido deslocadas as suas estruturas de pedra, na transformação da paisagem (IEPHA/IPCA, 2005).

## 5 METODOLOGIA

A presente pesquisa caracteriza-se por uma abordagem mais qualitativa. Com relação à pesquisa qualitativa, segundo Menga e André (1986) esta possui algumas peculiaridades tais como o contato direto do pesquisador com a situação estudada, a obtenção de dados descritivos e uma maior preocupação com o processo em termos de revelar o ponto de vista dos participantes.

Segundo Bauer e Gaskell (2003), a pesquisa qualitativa não considera somente as interpretações das realidades sociais, mas também objetiva uma categorização do mundo social e análise da qualidade da coleta de dados. Após o levantamento destes dados, é igualmente de suma importância o direcionamento da análise dos dados obtidos e o embasamento para a referida análise. Esses procedimentos e padrões, uma vez que forem claramente definidos, reforçam a autonomia e credibilidade deste método de pesquisa.

Os procedimentos metodológicos utilizados para a elaboração desta dissertação basearam-se na taxionomia apresentada por Vergara (2003) que a qualifica em relação aos fins e aos meios.

Quanto aos fins, uma pesquisa pode ser exploratória, descritiva, explicativa, metodológica, aplicada e intervencionista. Quanto aos meios, uma pesquisa pode ser: pesquisa de campo, pesquisa de laboratório, documental, bibliográfica, experimental, *ex post facto*, participante, pesquisa-ação e estudo de caso (VERGARA, 2003).

De acordo com a classificação sugerida acima, com relação aos fins, esta pesquisa é do tipo exploratória por abordar a avaliação de programas para a indução do desenvolvimento turístico a partir de um programa governamental estruturador - Programa Estrada Real – abordar, ainda, a experiência em um trecho específico – Ouro Preto/Ouro Branco. Também se pode dizer que esta pesquisa é descritiva por objetivar descrever as características dos diversos atores envolvidos com o programa Estrada Real tais como: turistas, líderes comunitários, empresários, governo local e estadual. Nesse caso, os levantamentos limitaram-se a estimar as frequências dos elementos analisados como: perfil dos atores, suas percepções e expectativas com relação ao programa avaliado.

Quanto aos meios, utilizou-se nesta dissertação a pesquisa documental por acessar documentos institucionais tais como: Lei nº 13.173 de 20/01/1999, Decreto nº 41205 de 08/08/2000; dados coletados sobre os investimentos governamentais efetuados no programa Estrada Real junto a SETUR; perfil dos municípios envolvidos na Estrada Real junto ao IEPHA e a FIEMG, bem como as pesquisas de tendência do setor de hotelaria da Estrada Real; o Estudo de Impacto Ambiental elaborado pela empresa de engenharia DAM e DER; e o inventário de proteção do acervo cultural de Minas Gerais no IEPHA.

Este trabalho também utilizou a pesquisa bibliográfica, pois para sua fundamentação teórico-conceitual realizou-se a investigação sobre os seguintes assuntos: desenvolvimento turístico local e regional, turismo sustentável, planejamento turístico, políticas públicas em turismo, regionalização do turismo e avaliação de programas.

Além disso, esta pesquisa empregou o instrumento de estudo de caso para investigar um fenômeno contemporâneo com a pretensão de estudar em maior profundidade um programa de indução do desenvolvimento turístico (o Programa Estrada Real), particularmente em um de seus trechos (Lavras Novas / Itatiaia), bem como as percepções das ações desse programa e seus resultados mediante a visão dos atores envolvidos.

A técnica de coleta de dados primários utilizada foi a entrevista semi-estruturada, baseada em roteiros construídos pela autora de forma diferenciada de acordo com cada grupo de atores a serem entrevistados (Apêndices A-G). De acordo com Ludke e André (1986), a entrevista permite a captação imediata da informação desejada, praticamente com qualquer tipo de informante e sobre os mais variados tópicos.

Os entrevistados foram informados sobre o objetivo e a relevância da pesquisa e solicitados com seu consentimento para a anotação de suas respostas. As entrevistas junto à Secretaria de Estado de Turismo e ao Instituto Estrada Real foram gravadas.

A pesquisa focou o trecho da Estrada Real entre Lavras Novas (Ouro Preto) e Itatiaia (Ouro Branco) por fazer parte do eixo principal dessa estrada; por ser um local de grande fluxo turístico; por possuir um número variado de atrativos turísticos relacionados com a Estrada Real e por questões práticas e de viabilidade econômico-financeira.



O município de Ouro Preto caracteriza-se por ser um destino turístico consolidado antes da intervenção do programa e é conhecido mundialmente pelos seus atrativos arquitetônicos, culturais e históricos. No distrito de Lavras Novas encontram-se as modalidades de turismo priorizadas para análise e que são foco do *marketing* do programa Estrada Real como as caminhadas.

Com relação ao município de Ouro Branco, este vem sendo despertado para o turismo, principalmente após a divulgação do Programa Estrada Real e a pavimentação do trecho da rodovia finalizado em 2001 que liga os dois locais em estudo. Ouro Branco foi passagem das antigas tropas que intercambiavam ouro e mercadorias e, hoje, é uma área escolhida pelos turistas que praticam variam tipos de atividades. Além disso, o distrito de Itatiaia é foco de estudos e ações do programa Estrada Real e onde também se realiza caminhadas, inclusive ocorrendo entre esse distrito e o de Lavras Novas.

Como Lavras Novas é um destino turístico já consolidado e Itatiaia um destino turístico em formação que, aparentemente, começa a emergir estimulado pelo Programa Estrada Real, esses distritos servirão como alvos de comparação dos impactos do programa e sua eficácia na promoção do desenvolvimento turístico pela análise das percepções dos diversos atores relevantes envolvidos nesse processo. Portanto, acredita-se que esta dissertação trabalhou com um estudo localizado e mais aprofundado ao incorporar várias técnicas e instrumentos de pesquisa e mesclar elementos de ordem qualitativa e quantitativa.

A avaliação proposta caracteriza-se por ser mista e somativa: analisa-se a eficácia do processo de intervenção e busca-se verificar o efeito do programa Estrada Real no desenvolvimento turístico, por meio da percepção dos atores envolvidos. Assim, o foco será na avaliação qualitativa do Programa Estrada Real pelas percepções dos atores envolvidos sobre as ações já realizadas por seus gestores. Salienta-se que tal avaliação de resultados se limita ao que foi auferido até o momento da realização da pesquisa, uma vez que o Programa Estrada Real ainda está em execução.

Paralelamente, podem-se buscar avaliar elementos das outras fases do programa como o diagnóstico, programação e execução para melhor compreender suas influências nos resultados do programa. Por ser somativa buscará estudar os resultados e efeitos do programa com a finalidade de determinar se os seus objetivos foram cumpridos, comparando-os com as

percepções dos usuários (COHEN e FRANCO, 1993 p.73 a 78; AGUILAR & ANDER-EGG, 1994 p. 40 a 56).

Após a coleta das informações, os dados quantitativos foram analisados estatisticamente, e as respostas obtidas foram agrupadas com a finalidade de possibilitar uma visão sistemática do processo empreendido na coleta de informações. Com relação aos dados qualitativos, esses sofreram os seguintes passos para a sua análise: coleta e registro das falas dos entrevistados gravados em fitas ou escritos no formulário no momento da aplicação da entrevista; transcrição das falas; leitura preliminar das transcrições; seleção das falas de interesse relacionadas com os objetivos propostos e estruturação da redação.

Para analisar os dados qualitativos referentes às expectativas e sugestões dos diversos atores envolvidos com o PER, optou-se pela técnica de análise de conteúdo, a partir do estabelecimento de categorias, além de procedimentos estatísticos simples. Ela se baseia na decodificação de um texto em diversos elementos, os quais são classificados e formam agrupamentos analógicos (RICHARDSON, 1985). Segundo esse autor, entre as possibilidades de categorização, a mais utilizada, mais rápida e eficaz é a análise por temas, que se traduz por isolar temas de um texto e extrair as partes utilizáveis, para permitir sua comparação com outros textos escolhidos da mesma maneira.

## **5.1 População e amostra**

Para levantar o perfil dos atores envolvidos, bem como as suas percepções, expectativas e outras informações com relação aos impactos das ações do programa Estrada Real no trecho em estudo, foram realizadas pesquisas para levantamento dos dados primários demonstrados a seguir:

### **5.1.1 Comunidade**

A abordagem foi feita mediante a aplicação de entrevista semi-estruturada e pela observação direta com as lideranças comunitárias nos distritos de Lavras Novas e Itatiaia. O objetivo foi verificar se possuem conhecimento sobre o Programa Estrada Real, se participam do desenvolvimento turístico local; de levantar quais são as suas percepções

sobre os impactos das ações do programa no desenvolvimento turístico e suas expectativas futuras.

Em Lavras Novas, os líderes comunitários foram determinados em campo por meio de conversas informais com os moradores e pelo levantamento no local da existência de associações. Foram entrevistados nos dias 29 e 30/07/2006 dois representantes desse segmento: a secretária da Associação para o Desenvolvimento do Turismo em Lavras Novas (ALN) que atua no setor administrativo e financeiro e o vice-presidente da Mesa Administrativa da Irmandade Nossa Senhora dos Prazeres.

A Associação para o Desenvolvimento do Turismo em Lavras Novas (A.L.N) é responsável pelo Centro de Informações Turísticas de Lavras Novas formada por empresários locais dos setores de hospedagem (proprietários de pousadas, de moradores que alugam suas casas para os turistas) e de alimentação. A ALN possui um *site* apresentando o local, os serviços e produtos oferecidos no distrito além de informar regras relacionadas à manutenção de Lavras Novas e seus atrativos.

Por intermédio do Centro de Informações Turísticas, a ALN contata as empresas para reservas de acomodações para os turistas, com o intuito de receber e organizar a estadia dos turistas no local; também busca formar parcerias com a comunidade e com a Prefeitura Municipal de Ouro Preto visando a alcançar melhorias para o local, além de planejar e organizar o desenvolvimento do turismo em Lavras Novas.

A Mesa Administrativa da Irmandade Nossa Senhora dos Prazeres objetiva cuidar do culto a sua padroeira Nossa Senhora dos Prazeres, bem como zelar pela fé e pela Igreja de Nossa Senhora dos Prazeres, além das terras que constituem patrimônio da Irmandade (VIEIRA FILHO, 2005, p. 7)

Em Itatiaia foi aplicado o mesmo processo para levantamento das lideranças locais. Foram entrevistados o presidente da Associação Sociocultural “Os Bem-Te-Vis” e a presidente; o tesoureiro e um membro do conselho fiscal da Associação de Moradores do Povoado de Itatiaia nos dias 16 a 17/07/2005.

A Associação Sociocultural denominada os “Bem-Te-Vis” objetiva a promoção de projetos socioculturais com crianças, jovens e adolescentes da comunidade com o intuito de afastá-los dos fatores de riscos como drogas e violências; busca elaborar projetos com o objetivo de melhorar a renda das famílias, bem como promover a valorização da identidade cultural local. Para colocar os projetos em prática, promovem-se parcerias com a Prefeitura Municipal de Ouro Branco, com a Secretaria de Estado da Cultura e futuramente, pretendeu-se propor parceria também com as grandes empresas presentes na região.

A Associação de Moradores do Povoado de Itatiaia ficou durante dez anos sem funcionamento; seu estatuto foi reformulado e a nova direção eleita em abril de 2005. O objetivo dessa associação é de discutir com a comunidade sobre temas de seus interesses como saúde, educação, segurança, transporte, desenvolvimento do local, entre outros e apresentar as reivindicações e propostas junto à Prefeitura Municipal de Ouro Branco.

### **5.1.2 Turistas**

Os turistas foram abordados mediante a aplicação de entrevista semi-estruturada pela autora desta pesquisa e por duas estagiárias do curso de Turismo do Centro Universitário UNA, nos dois últimos fins de semana (sexta-feira a domingo) do mês de julho de 2005. Isso ocorreu em função dos empresários locais terem informado às mesmas ser este o período que alcança maiores taxas de ocupação.

O objetivo foi identificar o perfil e as motivações dos turistas no trecho em estudo; levantar suas percepções com relação às ações do Programa Estrada Real; analisar se o conceito Estrada Real foi compreendido por esse segmento; se a Estrada Real atraiu esses atores; confirmar a ocorrência da satisfação dos turistas que fazem o percurso Lavras Novas e Itatiaia com os atrativos e serviços referentes à Estrada Real e apontar suas expectativas e sugestões com relação ao Programa Estrada Real.

A pesquisa totalizou 115 entrevistas. Do total, 06 entrevistas foram aplicadas a um grupo de turistas de São Paulo quando pararam para o almoço na fazenda Pé do Morro (Ouro Branco) no dia 27/07/2005. Esses turistas viajaram pela Estrada Real de acordo com o roteiro organizado pela Agência de Viagens Aurora Eco (São Paulo). O questionário foi aplicado aos turistas/percurso no momento em que chegaram à Fazenda Pé do Morro. O

início da caminhada nesse trecho não foi em frente à Igreja Santo Antônio de Itatiaia conforme a programação <sup>5</sup>, mas no início da serra de Ouro Branco. Na oportunidade, foi aplicado um questionário também com o responsável pela agência de viagens para levantar as percepções dele sobre o trecho e sobre a Estrada Real.

Também foram aplicados 15 questionários no dia 01/08/2006 ao grupo das “Mulheres Caminhantes da Estrada Real” que realizavam a III Caminhada Feminina pela Estrada Real. As entrevistas foram aplicadas no restaurante Vila Itatiaia (recém-inaugurado), ao pararem para o almoço. Tal grupo iniciou sua caminhada, em Bom Jesus do Amparo, com o total de 38 mulheres, chegando ao distrito de Itatiaia em número de 22 mulheres. Como já terminava o mês de julho, período de férias para muitas participantes, 16 mulheres tiveram que deixar a caminhada na cidade de Ouro Preto e retornar às suas atividades profissionais; portanto, não puderam finalizar o trecho total que era caminhar até a cidade de Congonhas, passando por Ouro Branco. O grupo das Mulheres Caminhantes que continuou o roteiro autorizou a participação da pesquisadora na caminhada pelo trecho Lavras Novas-Itatiaia (aproximadamente 25km) no dia 01/08/2005, o que possibilitou a aplicação da observação participante.

Foram ainda aplicadas 02 entrevistas aos únicos turistas/visitantes encontrados no distrito de Itatiaia nos dias 17/07/2006 e 23/07/2006, eles já conheciam o percurso anteriormente. Um desses turistas percorreu a pé o trecho em estudo ao participar da 23ª Caminhada da Independência, num trecho que se estende por 38 Km, entre as cidades de Ouro Preto e Ouro Branco, passando pela Estrada Real.

O Evento “Caminhada da Independência” é organizado pela Associação dos Empregados da Açominas (AEA) e patrocinada pela Gerdau Açominas. O outro turista conhece o percurso entre Lavras Novas e Itatiaia por fazer trilhas em moto. A dificuldade de encontrar turistas no distrito de Itatiaia corrobora com a percepção de que o turismo nesse local encontra-se, ainda, num estágio bastante embrionário.

---

<sup>5</sup> Dia 24/07/2005 – Chegada ao Aeroporto de Belo Horizonte e *transfer* para Ouro Preto; dia 25/07/2005 – caminhada por trilhas nas montanhas em direção à Vila de São Bartolomeu e ao Arraial Chapéu do Sol; dia 26/07/2005 – caminhada pelo Parque do Itacolomi em direção a Lavras Novas com *transfer* para pousada nesse distrito; dia 27/07/2005 – *transfer* de Lavras Novas à Vila de Itatiaia com saída para caminhada em frente à Igreja de Santo Antônio de Itatiaia com destino à Fazenda Pé do Morro (Ouro Branco), depois *transfer* para Tiradentes; dia 28/07/2005 visita à Tiradentes e caminhada em direção à Vila de Bichinho; dia 29/07/2005 *transfer* para São João Del Rei com caminhada pelo centro histórico, retorno a Tiradentes de “Maria Fumaça” e dia 30/07/2005 *transfer* de Tiradentes para Belo Horizonte.

As outras 92 entrevistas realizaram-se em Lavras Novas; a interpelação dos turistas ocorreu em diversos pontos dos distritos escolhidos devido ao maior número de passagem ou de paradas dos turistas, como em bares, praças e ruas.

A análise dos dados da pesquisa foi feita, primeiramente, considerando o total geral do número de turistas entrevistados (115 turistas), ou seja, 113 turistas em Lavras Novas e 02 turistas/visitantes em Itatiaia. Cabe explicar que o grupo de Mulheres Caminhantes foi considerado junto ao total de turistas de Lavras Novas; apesar de ser aplicada a entrevista em um restaurante de Itatiaia elas ainda não tinham conhecido este local, mas já possuíam uma visão melhor de Lavras Novas por terem já passado nesse distrito um maior tempo.

O mesmo tratamento aplica-se ao grupo de turistas de São Paulo, pois pernoveram em Lavras Novas e no dia seguinte seguiram para Itatiaia de traslado; pararam em uma estrada de terra próxima ao trevo de Itatiaia para iniciar o percurso a pé até uma parte da Serra de Ouro Branco; não entraram na área central do distrito de Itatiaia.

Depois, do total de 115 entrevistas, foi retirado para análise o grupo de turistas que fizeram o percurso Lavras Novas-Itatiaia, ou seja, 23 turistas, denominados nessa pesquisa como turistas/percurso. Os dados coletados com esses 23 turistas/percurso foram analisados separadamente por serem grupos distintos, visto que 06 turistas/percurso realizaram a viagem contratando os serviços de uma agência de viagens de São Paulo; percorreram uma parte do trecho com traslado e outra a pé; 15 turistas/percurso referem-se ao grupo de mulheres que têm como objetivo percorrer todo o eixo-central da Estrada Real a pé; um turista/percurso que fez uma caminhada organizada por uma associação do local e o outro que o fez com moto.

De acordo com a Associação para o Desenvolvimento do Turismo em Lavras Novas, o local possui capacidade para acomodar em torno de 1000 (mil) turistas em cada fim de semana ao considerar as pousadas, os quartos e as casas de moradores. A taxa de ocupação informada por essa Associação foi de que no terceiro final de semana do mês de julho de 2005, Lavras Novas alcançou 80% de ocupação e o quarto fim-de-semana de julho alcançou, aproximadamente, 90% de ocupação.

Como no distrito de Lavras Novas foi possível aplicar 113 entrevistas com os turistas, encontra-se um erro amostral aceitável de 9,089% conforme cálculo demonstrado a seguir.

Amostra (n) = **113 questionários aplicados**

Amostra ideal (n<sub>o</sub>)

N<sub>1</sub> = população 3º fim de semana = 80 % de 1000 turistas = 800

N<sub>2</sub> = população 4º fim de semana = 90 % de 1000 turistas = 900

N = população total = 800 + 900 = **1700 turistas**

$$n = \frac{N \times n_o}{N + n_o} \Rightarrow 113 = \frac{1700 \times n_o}{1700 + n_o} \Rightarrow 192.100 = 1587 n_o \Rightarrow n_o = \mathbf{121,05}$$

$$E^2 = \frac{1}{n_o} \Rightarrow E^2 = \frac{1}{121,05} \Rightarrow E^2 = 0,008261 \Rightarrow \mathbf{E = 9,089\%}$$

Com relação ao distrito de Itatiaia, o cálculo da amostra não se aplica nesse caso, pois o número de turistas encontrados e interpelados no local à época em que se procedeu a pesquisa não possibilitou um tratamento estatístico, pois foram abordados somente dois turistas no local. As informações coletadas foram analisadas, separadamente, com o fim de corroborar com a hipótese inicial de que esse local ainda está iniciando suas atividades turísticas.

### 5.1.3 Empresários dos setores de hospedagem e alimentação

A autora e duas estagiárias do curso de Turismo do Centro Universitário UNA aplicaram entrevistas semi-estruturadas aos empresários dos setores de alimentação e hospedagem dos distritos de Lavras Novas e Itatiaia nos fins de semana (sexta-feira a domingo) da segunda quinzena de julho de 2005; conforme mencionado anteriormente.

Os instrumentos de pesquisa tiveram como objetivos avaliar se ocorre investimento da iniciativa privada por meio do aumento na oferta de equipamentos turísticos e qual a influência do programa Estrada Real na decisão de iniciar o negócio e de investir, bem como examinar suas percepções quanto ao aumento do fluxo turístico, ao fomento do emprego e da renda, suas expectativas e sugestões sobre o programa.

Em Itatiaia, verificou-se que no setor de hospedagem existe somente uma pequena pousada com três suítes construídas para o fim turístico, mas somente foram aplicados dois questionários aos moradores locais por alugarem suas casas aos turistas, pois o proprietário das suítes não se encontrava no distrito. No setor de alimentação foram aplicados questionários em todos os estabelecimentos existentes, visto que dois, eram restaurantes, uma mercearia e uma lanchonete, de acordo com o QUADRO 7. Os questionários foram aplicados nos dias 15, 16 e 17 de julho de 2005 totalizando 06 questionários sendo que 04 aplicados no setor de alimentação e 02 aplicados junto ao setor de hospedagem.

#### QUADRO 7

Universo de Pesquisa Empresas de Itatiaia

SETOR	QUANTIDADE	TOTAL	%
HOSPEDAGEM	2	2	100
ALIMENTAÇÃO	4	4	100

Fonte: elaborado pela autora

Em Lavras Novas encontra-se um universo pequeno de estabelecimentos comerciais dos setores de alimentação (19) e hospedagem (31) cadastrados pela Associação para o Desenvolvimento do Turismo de Lavras Novas<sup>6</sup>. Os questionários foram aplicados nos períodos de 22 a 26 de julho de 2005 e de 29 a 31 de julho de 2005 totalizando 40 questionários; sendo que desses, 18 foram aplicados ao setor de alimentos e 22 junto ao setor de hospedagem, conforme o QUADRO 8.

#### QUADRO 8

Universo de Pesquisa Empresas de Lavras Novas

SETOR	QUANTIDADE	AMOSTRA	%
HOSPEDAGEM	31	22	70,96
ALIMENTAÇÃO	19	18	94,73

Fonte: Elaborado pela autora baseada nas informações prestadas pela ALN, julho/2005.

<sup>6</sup> Trabalhou-se nesta pesquisa apenas com o universo de estabelecimentos de alimentação e de hospedagem cadastrados na ALN. Apesar de haver um maior número de estabelecimentos desses setores em Lavras Novas foi impossível localizar os mesmos no contexto deste estudo. Embora houvesse limitação, considera-se que o cadastro da ALN forneceu à pesquisadora uma boa base de dados dos principais estabelecimentos que recebem turistas em Lavras Novas.



#### 5.1.4 Gestores do programa e agentes públicos

Na prefeitura de Ouro Preto, a entrevista ocorreu no dia 22/07/2006 com Cláudia Regina de Alencar (Diretora de Turismo) e no Centro de Informações Turísticas de Ouro Preto com Dalton (Coordenador dos Guias Turísticos credenciados pela Embratur).

Em 29/07/2005 foram aplicadas entrevistas semi-estruturadas junto aos responsáveis pela área de turismo da Prefeitura de Ouro Branco, com André Luiz Figueiredo de Souza (Gerente de divisão do Meio Ambiente e Turismo) e com Camila Lukschal Collier (Diretora de Turismo).

Nos meses de março e abril de 2006, com o intuito de que fossem colhidas informações mais atualizadas, foram aplicadas entrevistas semi-estruturadas junto aos diretores do programa no Instituto Estrada Real, com a Diretora do Núcleo de Estudo, Pesquisa e Informações Paula Versiani Borges, com Frederico Coelho (Diretor de Informações Estatísticas e Economia) e com Michele Alessandra Maciel, Diretora de Turismo. Na SETUR, foram entrevistados o Diretor de Planejamento, Gestão e Finanças, Daniel Anilton Duarte Marques e o Secretário de Estado de Turismo de Minas Gerais, Herculano Anguinetti.

As entrevistas objetivavam verificar quais foram as ações realizadas e a realizar pelo Estado de Minas Gerais relacionadas ao PER e as suas percepções e dados sobre os impactos referentes ao aumento da arrecadação do Estado, ao fomento de emprego e renda; aos investimentos privados; à divulgação dos locais e revitalização de atrativos e suas expectativas com relação ao programa; às ações realizadas e a realizar pelo IER e as suas percepções sobre os impactos do programa nos municípios em estudo. Ainda foram observados o grau de envolvimento das prefeituras municipais no Programa Estrada Real e quais as suas percepções e dados sobre os impactos do programa no trecho em estudo relacionado às ações referentes à divulgação; o desenvolvimento da infra-estrutura; o resgate, a preservação e a revitalização dos atrativos da Estrada Real; o aumento da arrecadação municipal. Os instrumentos de pesquisa tinham o intuito também de levantar as expectativas futuras desses atores quanto ao programa Estrada Real.

## **6 RESULTADOS E DISCUSSÕES**

Analisando o Programa Estrada Real e seus efeitos no desenvolvimento turístico seguindo os objetivos específicos ora determinados neste estudo, apresentam-se a seguir as percepções dos diversos atores envolvidos no trecho da Estrada Real Ouro Preto/Lavras Novas e Ouro Branco/Itatiaia.

### **6.1 Representantes da comunidade dos distritos de Itatiaia e Lavras Novas**

#### **6.1.1 Itatiaia**

No distrito de Itatiaia foram entrevistados o presidente, o tesoureiro e um membro do conselho fiscal da Associação de Moradores do Povoado de Itatiaia e o presidente da Associação Sociocultural “Os Bem-Te-Vis” por serem organizações representativas da comunidade local.

Os entrevistados ao serem indagados se Itatiaia deve-se desenvolver pelo turismo, todos responderam que sim, mas ressaltaram que o distrito primeiro deve ter infra-estrutura básica e turística.

A presidente da Associação dos Moradores do Povoado de Itatiaia esclareceu que “hoje, Itatiaia não tem estrutura, não tem preservação da nascente e nem pessoal para receber os turistas; que não tem pessoal para contar história do distrito”. O tesoureiro dessa associação argumentou que “para a região desenvolver prioritariamente pelo turismo deve haver iniciativas da prefeitura com relação à infra-estrutura básica”. O conselheiro fiscal dessa associação acrescentou que é necessário planejar a estrutura turística do distrito de Itatiaia “organizar a hospedagem, os restaurantes, o saneamento, a coleta de lixo e o sistema de telefonia”. Essa afirmativa vai de acordo com a posição do presidente da Associação Sociocultural “Os Bem Te Vis” que disse: “o local não possui estrutura para hospedagem e alimentação; falta de comunicação por existir somente um telefone público e este muitas vezes fica com defeito e falta de segurança por não ter posto policial”.

Ao serem questionados se percebem interesse do governo local em desenvolver o distrito por meio do turismo; todos responderam que o interesse é mínimo. O conselheiro fiscal da Associação dos Moradores do Povoado de Itatiaia citou que “a prefeitura utiliza a cidade apenas por interesse político, que não existe um interesse de desenvolvimento pelo turismo” e a presidente dessa associação comentou que “os governantes não procuram saber como a comunidade quer se desenvolver”.

As respostas referentes à pergunta sobre a importância do programa Estrada Real para o desenvolvimento turístico do distrito de Itatiaia convergiram para “é de muita importância” e com os comentários coincidindo de que o distrito tornou-se mais conhecido devido à divulgação do Programa Estrada Real. A presidente da Associação dos Moradores do Povoado de Itatiaia citou que “hoje tem placa de Itatiaia até na rodoviária de São Paulo”. Já o tesoureiro dessa associação complementou dizendo que o distrito passou a fazer parte de roteiros turísticos, o que faz com que o distrito “receba pessoas que antes nem conheciam Itatiaia”, mas salientou que por isso deve-se preocupar com a segurança da comunidade, pois o turismo gera trânsito de “pessoas com boas e más intenções” e complementou dizendo que “a simples divulgação do local não é suficiente para ocorrer o desenvolvimento do turismo no local se não tiverem apoio para a estruturação do distrito”. O argumento anterior sobre a segurança é idêntico ao do presidente da Associação Sociocultural “Os Bem Te Vis”, ao falar que o Programa Estrada Real possui grande importância para o desenvolvimento do turismo na região “mas traz preocupações ao retirar a tranquilidade e a segurança do local”.

Ao entrevistar as lideranças locais, percebe-se que eles estão muito receosos com o tipo de turista que a promoção efetuada pelos gestores do PER poderá atrair. Eles não querem que estimulem o turismo de massa, preferem o turista consciente sobre a preservação ambiental e cultural.

Informaram que impactos negativos da divulgação realizada já são percebidos pela presença de motoqueiros que causam erosão nas estradas e trilhas da região; passam pelo centro do distrito em alta velocidade, colocam em risco a vida de crianças e idosos e modificam a harmonia do local. Também citaram as atividades de aventura como o *rappel* que danificam as cachoeiras devido a sua formação geológica em calcário, material este que não suporta os ganchos para o exercício da atividade, como também coloca em risco a segurança do turista.

Com relação às informações anteriormente mencionadas e pela observação feita no distrito verificou-se a existência de uma polêmica. Alguns moradores são contra a prática de trilha por motos dentro do distrito e em suas trilhas naturais devido aos impactos negativos ao meio ambiente. Outros moradores são a favor pelo fato de que os motoqueiros que fazem trilhas já puderam organizar um evento com intuito de arrecadar recursos financeiros e, assim, reformaram o telhado da Igreja de Santo Antônio de Itatiaia.

Perguntados se a associação realiza ou realizou atividades relacionadas com a Estrada Real, todos responderam negativamente. A presidente da Associação de Moradores justificou dizendo que não têm oportunidades, “que já receberam técnicos do Instituto Estrada Real e deram a idéia de criarem um Receptivo e que iriam elaborar o projeto e apresentar para a comunidade”. O tesoureiro dessa associação informou que “o IER propôs um treinamento para receber os turistas, mas não voltaram” e o conselheiro fiscal completou dizendo que “estão tentando conseguir mais informações sobre os benefícios e malefícios que o turismo traz para a região e então passar para os residentes do distrito”.

Ao serem questionados se os gestores do programa identificaram as necessidades do local para que se desenvolva o turismo responderam que eles identificaram a necessidade de terem um Centro de Informações Turísticas e de voluntários para prestar as informações sobre o distrito; que precisam mapear a região para formatar os roteiros turísticos do local.

Na questão sobre a existência de parceria entre a associação e os gestores do Programa Estrada Real, os entrevistados informaram que não; os membros da Associação dos Moradores do Povoado de Itatiaia justificaram que isso foi devido ao pouco tempo que reiniciaram suas atividades não tendo ainda de retornar os contatos com os gestores do programa.

Com relação à pergunta se a comunidade sofre estímulo pelo programa Estrada Real para produzir e oferecer produtos e ou serviços ligados ao turismo, todos os entrevistados responderam que poderiam oferecer vários produtos e serviços como artesanato, guias turísticos, a abertura de padaria, lanchonete, mas estão sem estímulo devido à desconfiança com pessoas “de fora” do distrito e justificaram com os seguintes argumentos:

*Por causa da baderna que ocorre em Lavras Novas os idosos de Itatiaia não querem o turismo (presidente da Associação de Moradores).*

*As pessoas não têm informações sobre os benefícios do turismo e todos enxergam os problemas como a violência, sujeira, barulho. Os moradores não querem turistas que colocam som alto, destroem a cidade e fazem bagunça (tesoureiro da Associação de Moradores).*

*Falta incentivo do governo oferecendo cursos de capacitação para que as pessoas se sintam motivadas com o turismo (conselheiro fiscal da Associação dos Moradores).*

*Muitos moradores têm receios quanto as pessoas de fora, pois querem fazer tudo o que passa em suas cabeças. A comunidade tem que proteger o que é seu senão os de fora tomam conta (presidente da Associação Sociocultural “Os Bem-Te-Vis”).*

As lideranças comunitárias ao serem questionadas se encontraram dificuldades para desenvolverem o turismo no distrito de Itatiaia responderam afirmativamente devido à falta de estrutura em serviços turísticos como pousadas, restaurantes, guias e condutores para serem ofertados com qualidade. Todos citaram que, para ocorrer o desenvolvimento do turismo, é necessário que o local esteja estruturado, informando que até o momento não há tratamento de água e esgoto; não há a preocupação por parte dos poderes públicos pela preservação das nascentes e que a população não está capacitada para receber bem o turista nem informar sobre a sua história.

Na pesquisa, pode-se notar a existência de somente um proprietário de 3 suítes construídas para o fim de aluguel para temporada. Fora este empreendimento o que se encontra são alguns moradores que alugam quartos ou suas casas para os turistas. Até o momento da pesquisa havia somente um restaurante na beira da estrada em frente à entrada do distrito e estava para inaugurar mais um dentro do distrito de Itatiaia.

Durante a permanência no distrito para a aplicação das entrevistas e da observação do movimento de pessoas no distrito, verificou-se que o atrativo de maior visitação é a Igreja de Santo Antônio de Itatiaia. Esta Igreja é amplamente divulgada como uma das atrações turísticas do local em site da Prefeitura Municipal de Ouro Branco, em revistas que tratam sobre a Estrada Real e em placas de informação existentes na rodovia Ouro Branco/Ouro Preto. Mas a Igreja encontra-se sempre fechada e a chave fica sob a responsabilidade do presidente da Associação Sociocultural “Os Bem-Te-Vis”; para que esse atrativo possa ser visto pelos turistas é necessário contatá-lo.

Segundo o responsável pela Igreja, a atitude de mantê-la fechada ocorre para evitar roubos ou ações predatórias em seu interior, devido a situações acontecidas anteriormente. Ele propõe a capacitação de pessoas para acompanhar as visitas ao interior da Igreja, a fim de apresentar suas riquezas, sua história e suas lendas, podendo assim mantê-la sempre aberta.

Ao questionar as lideranças locais sobre as ações realizadas no distrito que possuem relação com o Programa Estrada Real, eles apresentaram um entendimento restrito sobre o que é o PER e o relacionaram somente com o trecho asfaltado entre Ouro Preto e Ouro Branco; demonstraram que não assimilaram o conceito amplamente divulgado pelo governo estadual e o IER. A maioria informa que até o momento da aplicação da pesquisa (julho de 2005) não perceberam ações concretas desses órgãos no distrito com relação à Estrada Real.

Como expectativas, esperam ter cobertura celular e um trevo mais seguro; fiscalização nas estradas; maior presença de técnicos em turismo e cursos para capacitar a comunidade para o desenvolvimento do turismo bem como para orientá-los quanto às ações necessárias para a preservação dos patrimônios históricos/naturais/culturais. Aguardam ainda, uma maior aproximação dos gestores com a comunidade para que estabeleçam projetos de acordo com a realidade do distrito.

Conclui-se que no distrito de Itatiaia existe uma grande preocupação por parte dos representantes da comunidade com os impactos negativos que a atividade turística pode trazer para a região. Ao mesmo tempo, demonstram a necessidade de terem uma infra-estrutura de qualidade antes de desenvolver o distrito turisticamente, visando a atender de forma organizada e satisfatória a demanda turística. Além disso, buscam evitar o turismo de massa e querem selecionar um tipo de turismo que não cause danos para os atrativos naturais/históricos presentes no local nem para os moradores locais. Essas preocupações aparecem fragmentadas não ocorrendo nenhuma articulação entre as associações existentes, nem com os governos locais e com os gestores do PER.

No distrito, até o momento da aplicação da pesquisa, não foram ministrados cursos de treinamento nem de capacitação para os moradores da região ligados aos setores de hospedagem, alimentação e de receptividade de turistas. Somente ocorreu uma rápida palestra ministrada por técnicos do IER apresentando o tema Estrada Real e buscando conscientizar a população sobre a importância do desenvolvimento do turismo para a localidade. Nessa época

os técnicos do IER propuseram um projeto de criação de um Centro Receptivo no local, mas os mesmos não retornaram ao distrito para apresentar e aplicar as ações necessárias, bem como a comunidade não tomou nenhuma iniciativa de contato com IER e com a Prefeitura de Ouro Branco, nem de iniciarem tal projeto.

Em março de 2006, o Instituto Estrada Real, o governo estadual e a Prefeitura Municipal instalaram *display's* com mapa e informações sobre o distrito de Itatiaia e a cidade de Ouro Branco conforme FIGURAS 17 e 18.



FIGURA 17: Colocação do Display ER em Itatiaia



FIGURA 18: Colocação do Display ER em Ouro Branco

Fonte: Prefeitura Municipal de Ouro Branco - Cedidas pela ASCOM / PMOB – março/2006

### 6.1.2 Lavras Novas

Em Lavras Novas foram entrevistados a secretária da Associação para o Desenvolvimento do Turismo em Lavras Novas (ALN) no dia 29/07/2005 e o vice-presidente da Mesa Administrativa da Irmandade Nossa Senhora dos Prazeres no dia 30/07/2005.

Inicialmente questionados se acham que Lavras Novas deve se desenvolver pelo turismo, os dois representantes da comunidade responderam afirmativamente. O Vice-presidente da Irmandade justificou falando sobre os empregos gerados no distrito devido às construções das pousadas. Já a secretária da Associação para o Desenvolvimento Turístico de Lavras Novas disse que ao desenvolver o turismo, no local, não devem se esquecer de outras áreas que precisam ser desenvolvidas antes do turismo e que é necessário dar tempo para a comunidade se preparar e acompanhar o setor turístico.

Com relação ao interesse do governo local em desenvolver o distrito via turismo, a secretária da ALN informou que a Prefeitura de Ouro Preto tem pouco interesse visto que não há preocupação com as necessidades básicas do distrito como melhoria do acesso, tratamento da água e do esgoto, criação de posto de saúde, e que não há comunicação com a comunidade sobre as obras planejadas. Argumentou que a ausência de preocupação com o turismo no distrito é notada, pois “iniciaram obras na rua principal de acesso ao centro do distrito no mês de julho, sendo um período de alta temporada, causando um transtorno para o trânsito de veículos”. O vice-presidente da Irmandade citou que percebe interesse pela prefeitura atual e completou dizendo que “o que o prefeito não faz, a comunidade faz”.

Questionados sobre a importância do Programa Estrada Real para o desenvolvimento do turismo no distrito de Lavras Novas, o vice-presidente da Irmandade relacionou o PER com o asfaltamento do trecho Ouro Preto/Ouro Branco dizendo que facilitou a vida dos moradores locais por tornar mais fácil e rápido o acesso à saúde e demais necessidades da comunidade com os municípios de Ouro Preto, Belo Horizonte entre outros. A secretária da ALN considerou muito importante o PER para o desenvolvimento de Lavras Novas, pois já receberam cursos pelo SENAC e IER de garçom, recepcionista e hospitalidade; são reconhecidos como profissionais do turismo, pois obtiveram certificação. Também falou que o asfaltamento do trecho Ouro Preto/Ouro Branco atraiu turistas com maior nível socioeconômico. Por meio da percepção dessa funcionária que atende diretamente aos turistas que chegam a Lavras Novas, pôde-se constatar que houve um pequeno aumento na procura de informações sobre a Estrada Real bem como sobre os atrativos culturais e históricos ligados a esse tema e presentes em Lavras Novas.

Ao serem indagados sobre o conceito Estrada Real, ambos se reportaram ao período do ciclo do ouro e dos escravos, mas associando com a estrada asfaltada em 2001.

Referente à questão de a associação realizar atividade relacionada com a Estrada Real, ambos os representantes da comunidade responderam negativamente; a secretária da ALN informou que já presenciou caminhadas, *trekking*, *rally* e outras atividades relacionadas com a Estrada Real, mas que a organização não é realizada pelo distrito.

Com referência à presença dos gestores do PER, no distrito de Lavras Novas, o vice-presidente da Irmandade não soube dizer sobre o assunto. A secretária da ALN informou que



estiveram em Lavras Novas por 3 vezes. Primeiramente, para apresentar o PER e depois para ministrar os cursos com o intuito de desenvolver a qualidade dos serviços dos setores envolvidos com o turismo. A secretária da ALN acrescentou que alguns proprietários de pousadas do distrito possuem um bom relacionamento com o IER e quando percebem a necessidade ou oportunidade de novos cursos entram em contato com este órgão, mas que a oferta de cursos voltados para o turismo não é constante.

Nesse sentido cabe informar que observando a existência de materiais de divulgação sobre a Estrada Real, no Centro de Informações Turísticas, percebe-se somente um mapa da Estrada Real pregado na parede. Ao questionar a secretária da ALN sobre a falta de materiais informativos da Estrada Real, esta informou que o IER nunca encaminhou material promocional e que após a entrevista aplicada para essa pesquisa ela entraria em contato com o IER solicitando materiais informativos sobre a Estrada Real. No dia posterior à aplicação da pesquisa, a secretária da ALN contactou o IER e este a informou que os materiais de divulgação são direcionados a determinados agentes que procuram o IER, mas que iriam encaminhar para a ALN os materiais sobre a região.

Com intuito de buscar mais informações sobre os materiais de divulgação da Estrada Real no trecho em estudo, foi entrevistado também o responsável pelos guias credenciados pela Embratur em Ouro Preto. O Coordenador do Centro de Informações Turísticas de Ouro Preto informou que

A procura por informações sobre a Estrada Real é realmente constante, mas ocorre um descompasso entre o que se divulga e o que pode ser oferecido em termo de material e informação; dos 30 guias turísticos cadastrados na Embratur somente 4 sabem mais ou menos sobre a Estrada Real e somente 3 tem condições de roteiro (Coordenador do Centro de Informações Turísticas de Ouro Preto).

Ele complementou afirmando que há grande divulgação em São Paulo e Rio de Janeiro, “nos centros emissores a imagem e a expectativa é alta e aqui não existe nada de concreto sobre a ER”. Também esse informante sugeriu que o IER leve a Ouro Preto e distritos cursos para guias específicos sobre a Estrada Real. Ele observou que o Programa Estrada Real precisa adequar o produto com um bom atendimento, mas sem atropelar a cultura do local; deve seguir um planejamento. Ele citou que em “Lavras Novas há urgência em saneamento; há um grande problema com a água e isto deve ser levado em conta antes de uma grande

divulgação”. Além disso, sugeriu mais eficiência e profissionalismo nas ações do PER e considerou a proposta do PER excelente, mas as ações efetivas são fracas e informou que “dos turistas que passam pelo centro de informações de Ouro Preto de 30% a 40% perguntam sobre a Estrada Real, mas nem materiais informativos nós temos, somente o mapa pregado na parede”.

Ao questionar os representantes da comunidade sobre se o PER estimulou o distrito em produzir e oferecer produtos e serviços ligados ao turismo, ambos responderam que não sofreram nenhum estímulo do PER visto que o turismo já existia há muitos anos. Segundo o vice-presidente da Irmandade, o fluxo turístico aumentou em Lavras Novas após o início das divulgações do lugar na televisão e na Internet, mas não soube quantificar esse aumento.

Perguntada quais os produtos ou serviços ligados à Estrada Real o distrito pode oferecer aos turistas, a secretária da ALN informou que “nunca pensaram nisso”. Cabe lembrar que o distrito já recebeu gestores e técnicos de turismo por três vezes, mas não inspirou os representantes da comunidade em criar produtos e serviços ligados à Estrada Real; não ocorre uma conexão entre o local e o tema Estrada Real. A secretária da ALN ao ser questionada por que não oferecem produtos e serviços ligados à Estrada Real respondeu que é “por falta de troca de informações, de planejamento” e afirma que “muitos não assimilaram o que é Estrada Real”.

Com relação aos efeitos percebidos, no distrito, relacionados às ações do programa Estrada Real o vice-presidente da Irmandade citou o asfaltamento do trecho Ouro Preto/Ouro Branco e a vinda das pousadas, o que gerou mais trabalho para a população. A secretária da ALN relatou o aumento das visitas no distrito; a existência de turistas mais exigentes e percebeu que por volta de 10% dos turistas que visitam o Centro de Informações perguntam sobre a Estrada Real.

A secretária da ALN informou que como expectativa, espera continuar a desenvolver o turismo no distrito, mas de forma “cada vez mais organizada respeitando a comunidade local”. Também citou a importância de sempre buscarem melhorar a prestação dos serviços turísticos do local e sugeriu “que os gestores passem a ver a necessidade de cada local e não de chegar e apresentar para a comunidade um projeto de desenvolvimento já pronto”. Nessa

questão, o vice-presidente da Mesa Diretora da Irmandade Nossa Senhora dos Prazeres não se manifestou.

Em abril de 2006 foram inaugurados em Lavras Novas os marcos da ER (FIG. 19) pelo IER juntamente com a Prefeitura Municipal de Ouro Preto que organizaram atividades junto a população com intuito de esclarecer sobre a utilidade dos totens e a necessidade de sua preservação.



FIGURA 19: Inauguração dos marcos da Estrada Real em Lavras Novas  
Fonte: Instituto Estrada Real - 2006 - Paula Versiani e Ronei Flávio

Comparando as informações coletadas com os representantes da comunidade do distrito de Lavras Novas e de Itatiaia, conclui-se que o distrito de Lavras Novas encontra-se mais organizado na questão de infra-estrutura turística e envolvimento da representatividade local em questões ligadas ao turismo, visto que há mais de vinte anos iniciou-se o turismo no local.

Em Lavras Novas já existe a Associação para o Desenvolvimento do Turismo que objetiva organizar o turismo local e buscar preservar os atrativos históricos, culturais e naturais. Cabe ressaltar que essa atitude de organização local partiu dos empreendedores locais sem nenhum apoio do município de Ouro Preto nem do governo do Estado, demonstrando que setores de uma comunidade quando envolvidos com um objetivo comum são capazes de promover o seu desenvolvimento. Por outro lado, demonstra a ausência de integração entre os setores públicos (prefeitura e governo) com as ações da sociedade civil para o desenvolvimento turístico local.

Além disso, até o momento da aplicação desta pesquisa, não ocorreu o desenvolvimento de produtos e serviços turísticos no local, relacionados com a Estrada Real, de forma planejada e integrada. A presença do Instituto Estrada Real nos distritos se deu somente para

apresentarem a Estrada Real e depois, mediante solicitações de empreendedores dos locais, levarem cursos específicos para o setor turístico. Esse fato corrobora com a idéia de que não existe um contato constante nem oferta de capacitação e treinamento específico para a comunidade relacionados ao tema Estrada Real.

Com relação aos impactos percebidos a respeito do PER, os representantes das comunidades Lavras Novas e Itatiaia relacionaram-nos com o asfaltamento do trecho entre Ouro Preto e Ouro Branco e que, devido a essa obra, ocorreu um aumento no fluxo de carros nos locais. Como expectativas, esperam uma maior aproximação dos gestores do PER com a comunidade para que possam planejar o desenvolvimento do turismo de acordo com a realidade e a necessidade do local tendo em mente a preocupação com a preservação dos patrimônios históricos/naturais/culturais.

## 6.2 Turistas

### 6.2.1 Itatiaia

Observando o trânsito de carros e buscando entrevistar turistas no centro do distrito de Itatiaia, observou-se que estes chegam com seus carros, dão a volta pela rua principal do distrito, param em frente à Igreja de Santo Antônio de Itatiaia para tirar fotos e como a mesma se encontra fechada entram no carro e seguem a viagem (FIG. 20).

Em dois fins de semana de observação, durante duas horas, passaram cerca de 20 carros realizando essa mesma rotina. Não foi possível aplicar entrevistas com esses turistas, pois informavam que precisavam seguir viagem.



FIGURA 20: Turistas passando pelo centro de Itatiaia, parando em frente à Igreja fechada  
Fonte: arquivo da autora - julho de 2005

Em Itatiaia foram entrevistados nos dias 16/07/05 e 23/07/05 somente dois turistas/visitantes, pois um reside em Ouro Branco e o outro em Ouro Preto. Ambos percorreram o caminho da Estrada Real entre Lavras Novas e Itatiaia sendo que um participou da Caminhada da Independência organizada pela Associação dos Empregados da Açominas e o outro conhece a região por fazer trilhas com moto.

Os dois turistas permanecem no distrito somente um dia; pertencem à faixa etária de 30 a 39 anos; deslocam sozinhos para o distrito de carro próprio com o objetivo de descanso/lazer; informam que nas horas livres quando estão no distrito gostam de conversar com as pessoas do local e pretendem sempre retornar devido à calma do lugar e por serem bem-recebidos.

Com relação às questões referentes à Estrada Real, ocorreram divergências nas respostas. O turista que fez o percurso junto aos empregados da Açominas citou o conceito completo, com destaque histórico, divulgado pelos gestores da Estrada Real. Ele informou que se sente muito atraído com o conceito e o que encontrou no percurso relacionado à Estrada Real possui uma grande relação entre o que imaginou encontrar com a divulgação feita pelos organizadores do evento. Informou que ficou muito satisfeito, ao realizar o percurso, pois a caminhada foi bem organizada “num local muito bonito, com entrega de camiseta, acompanhamento médico e de guias e no final uma confraternização com um delicioso churrasco”. Concluiu dizendo que sentiu muita alegria e cansaço. Esse turista relatou que “percebe no distrito de Itatiaia um grande potencial turístico, mas que ainda não é explorado”.

Já o turista que realizou o percurso de moto informou que a Estrada Real tem exclusivamente a finalidade turística; que não possui nenhuma atração pelo conceito e que percebe pouca relação entre o que foi divulgado sobre a Estrada Real com o que imaginou encontrar, que observa pouca relação do que existe no distrito com a Estrada Real; que o desagrada a idéia da invasão imigratória, especulação imobiliária e das “pessoas de fora” quererem comandar o desenvolvimento do distrito modificando o local.

Também considera o percurso pouco propício para a realização de caminhadas e passeio ciclístico por ser muito montanhoso. Acrescentou dizendo que antes do asfaltamento deveriam ter planejado um trajeto mais consciente com uma estrada para fins turísticos, com acostamento e pontos de paradas próximas aos atrativos, e afirmou que “agora não tem mais jeito; as empresas usam a estrada para transporte de mercadorias, mesmo sendo proibido”. O

turista que realizou a Caminhada da Inconfidência sugeriu que façam um mapeamento das trilhas locais e que assim os turistas possam passar por elas ao invés de passar pelo asfalto.

Ambos informaram que não acreditam haver ações do programa Estrada Real com relação ao resgate, preservação e conservação dos atrativos relacionados com a Estrada Real e que as poucas iniciativas percebidas são isoladas e feitas por empresários ou associações locais.

## 6.2.2 Lavras Novas

### 6.2.2.1 Perfil do turista

Em Lavras Novas foram entrevistados 113 turistas, abordados em diferentes pontos do distrito. Percebe-se que dos 113 turistas que se encontravam no distrito de Lavras Novas, 73 (64,60%) residem em Belo Horizonte. Do total de entrevistas, 58 (51,33%) turistas não conheciam o local, era a primeira vez que o visitavam.

Com o intuito de conhecer o itinerário dos 113 turistas, esses foram questionados se antes de chegar a Lavras Novas passaram por alguma cidade turística e se depois da estadia iriam a outro município. A maioria das respostas foi negativa; antes de chegar a Lavras Novas somente 39 turistas (34,51%) visitaram outro ponto turístico e somente 29 turistas (25,66%) iriam seguir viagem para outro local (TAB 1 e 2).

TABELA 1

Visitas a outras cidades antes de Lavras Novas

MUNICÍPIO	QTDE	%
<b>SIM</b>	<b>39</b>	<b>34,51</b>
Mariana e Ouro Preto	4	
Ouro Preto	27	
Outros	8	
<b>NÃO</b>	<b>74</b>	<b>65,49</b>
<b>TOTAL</b>	<b>113</b>	<b>100</b>

Fonte: dados da pesquisa

Cabe salientar que os valores apresentados nas TAB 1 e 2 sofreram a interferência dos 21 turistas/percurso que planejaram a viagem com a orientação de um roteiro turístico como no caso do grupo dos seis (6) turistas de São Paulo e das quinze (15) Mulheres Caminhantes da Estrada Real. Assim, pode-se considerar que dos 92 turistas que não tinham roteiro turístico planejado abordados em Lavras Novas, somente 18 turistas (19,57%) visitaram outra cidade

turística antes de chegar a Lavras Novas e somente 8 turistas (8,70%) iriam sair de Lavras Novas e seguir para outro local.

TABELA 2  
Visitas a outras cidades depois de Lavras Novas

MUNICÍPIO	QTDE	%
<b>SIM</b>	<b>29</b>	<b>25,66</b>
Tiradentes	6	
Ouro Branco	14	
Ouro Preto	4	
Outros	5	
<b>NÃO</b>	<b>84</b>	<b>74,34</b>
<b>TOTAL</b>	<b>113</b>	<b>100</b>

Fonte: dados da pesquisa

A TAB 3 apresenta o tempo de permanência dos turistas no distrito de Lavras Novas. Do total de 113 turistas, 90 (79,65%) permaneceram de 01 a 03 dias no distrito; 98 turistas (86,73%) ficaram hospedados em pousadas ou casas e quartos alugados (TAB. 4)

TABELA 3  
Tempo de permanência dos turistas em Lavras Novas

RESPOSTAS	QTDE	%
menos de 1 dia	6	5,31
de 1 a 3 dias	90	79,65
mais de 3 dias	15	13,27
não responderam	2	1,77
<b>TOTAL</b>	<b>113</b>	<b>100</b>

Fonte: dados da pesquisa

TABELA 4  
Meio de Hospedagem dos turistas em Lavras Novas

TIPO	QTDE	%
Hotel	0	0,00
Casa de parentes e amigos	11	9,73
Camping	0	0,00
Pousada	48	42,48
Imóvel Alugado	50	44,25
Outros	4	3,54
<b>TOTAL</b>	<b>113</b>	<b>100</b>

Fonte: dados da pesquisa

A maioria dos turistas (91 - 80,53%), de acordo com a TAB 5, utilizou carro próprio como meio de transporte.

TABELA 5

Meio de locomoção dos turistas em Lavras Novas

TIPO	QTDE	%
Carro particular	91	80,53
Moto	0	0,00
Bicicleta	1	0,89
A pé	15	13,27
Van	6	5,31
TOTAL	113	100

Fonte: dados da pesquisa

Com relação à motivação dos turistas para realizarem a viagem para Lavras Novas, foram obtidas 123 respostas e, conforme a TAB 6, 85 turistas (69,11%) responderam que realizaram a viagem devido ao descanso e ao lazer.

TABELA 6

Motivo para a realização da viagem a Lavras Novas

TIPO	QTDE	%
Lazer/descanso	85	69,11
Estrada Real	19	15,45
<i>Trekking</i>	6	4,88
Cavalgada	0	0
Ciclismo	2	1,62
Outros	11	8,94
TOTAL	123	100

Fonte: dados da pesquisa

A escolha pelo destino turístico de Lavras Novas para 85 (75,22%) dos turistas foi devido à indicação de amigos (TAB 7) uma vez que 105 do total de turistas (92,92%) não procuraram pelos serviços de agências de viagem (TAB 8).

TABELA 7

Meio de comunicação que incentivou a escolha do destino

TIPO	QTDE	%
Amigos	85	75,22
Materiais de agências	3	2,65
<i>Internet</i>	8	7,08
Jornais e revistas	4	3,54
Televisão	1	0,89
Outros	12	10,62
TOTAL	113	100

Fonte: dados da pesquisa



TABELA 8

Número de turistas que utilizaram serviços de Agências de Viagens

RESPOSTA	QTDE	%
Sim	6	5,31
Não	105	92,92
Não responderam	2	1,77
<b>TOTAL</b>	<b>113</b>	<b>100</b>

Fonte: dados da pesquisa

Analisando o perfil socioeconômico dos turistas em Lavras Novas, os dados coletados com relação à faixa etária (TAB 9) apontam que 49 turistas (43,36%) pertencem ao intervalo de 19 a 29 anos seguidos por 30 turistas (26,55%) que pertencem ao intervalo de 30 a 39 anos. Analisando a TAB. 10, percebe-se que 76 turistas (67,26%) possuem o grau de escolaridade superior.

TABELA 9

Faixa Etária dos turistas

FAIXA ETARIA	QTDE	%
menos de 18 anos	1	0,89
de 19 a 29 anos	49	43,36
de 30 a 39 anos	30	26,55
de 40 a 49 anos	17	15,05
de 50 a 59 anos	13	11,50
mais de 60 anos	3	2,65
<b>TOTAL</b>	<b>113</b>	<b>100</b>

Fonte: dados da pesquisa

TABELA 10

Escolaridade dos turistas

ESCOLARIDADE	QTDE	%
Fundamental	0	0,00
Médio	24	21,24
Superior	76	67,26
Pós-graduação	13	11,50
<b>TOTAL</b>	<b>113</b>	<b>100</b>

Fonte: dados da pesquisa

A renda mensal (TAB 11) individual dos turistas presentes em Lavras Novas ficou concentrada em três intervalos: 38 turistas (33,628%) estão na faixa de R\$ 0,00 a R\$ 900,00 reais, seguidos por 24 turistas que se convergem para o intervalo de R\$ 900,00 a R\$ 1.800,00 reais. Somando-se estes dois intervalos subsequentes, percebe-se que 62 turistas (54,867%) recebem até R\$ 1.800,00 reais mensalmente (aproximadamente cinco salários mínimos).

Depois destacam-se 23 turistas (20,354%) no intervalo de mais de R\$ 4.500 reais (aproximadamente 13 salários mínimos mensais).

TABELA 11

Renda Mensal Individual dos turistas em Reais

RENDA MENSAL INDIVIDUAL	QTDE	%
de 0 a 900,00	38	33,628
de 900,01 a 1800,00	24	21,239
de 1800,01 a 2700,00	13	11,504
de 2700,01 a 3600,00	9	7,965
de 3600,01 a 4500,00	4	3,540
mais de 4500,00	23	20,354
não responderam	2	1,770
<b>TOTAL</b>	<b>113</b>	<b>100</b>

Fonte: dados da pesquisa

Com relação à questão sobre quais atividades realizam no distrito de Lavras Novas no período em estudo, os entrevistados, podendo citar mais de uma ação, totalizaram 185 respostas; 91 turistas (49,19%) responderam que caminham pelo distrito para passear, conhecer seus atrativos naturais e contemplar a paisagem; 38 (20,54%) turistas disseram que gostam de frequentar os bares e restaurantes; 28 (15,14%) turistas citaram que vão até o distrito para descansar e 13 turistas (7,03%) citaram que gostam de comprar lembranças para amigos e parentes.

Com base na TAB. 12, que consolida os dados sobre a satisfação dos turistas com os serviços encontrados no distrito de Lavras Novas, 60 turistas (53 %) citaram os atrativos naturais como excelente; alcançando a maior porcentagem entre os itens questionados. Em seguida 53 (47%) turistas citaram a acolhida da população como excelente entre as variáveis analisadas. Fato que chama a atenção é que 39 turistas (35%) não responderam ou não souberam dizer sobre os atrativos históricos/culturais do local; justificaram que não possuem conhecimento sobre eles ou que não reconhecem quais são esses atrativos.

O item referente à sinalização foi conceituado como bom por 41 turistas (36%), sendo este entendido como a colocação de placas de indicação do distrito nas estradas. Alguns citaram a falta de placas informativas sobre o que se encontra no local, tanto dentro do distrito como em seu entorno.

TABELA 12  
 Conceitos dos turistas com relação ao distrito de Lavras Novas

QUESITOS	EXCELENTE	%	MUITO BOM	%	BOM	%	REGULAR	%	RUIM	%	N.S/NR	%	TOTAL
Informações	16	14	34	30	41	36	8	7	5	4	9	8	113
Hospitalidade	53	47	29	26	20	18	1	1	1	1	9	8	113
Sinalização	10	9	12	11	41	36	17	15	25	22	8	7	113
Atrativo Natural	60	53	22	19	10	9	1	1	0	0	20	18	113
Atrat.Hist/Cultural	19	17	29	26	15	13	8	7	3	3	39	35	113
Acesso	8	7	16	14	55	49	17	15	11	10	6	5	113
Saneamento	1	1	1	1	9	8	8	7	6	5	88	78	113
Saúde	2	2	2	2	6	5	7	6	14	12	82	73	113
Limpeza	10	9	18	16	45	40	23	20	2	2	15	13	113
Segurança	12	11	11	10	42	37	10	9	5	4	33	29	113
Qual.alimentação	32	28	29	26	27	24	5	4	6	5	14	12	113
Preço aliment	11	10	7	6	43	38	24	21	11	10	17	15	113
Qual. hosped	25	22	29	26	42	37	4	4	0	0	13	12	113
Preço hosped	13	12	16	14	56	50	10	9	3	3	15	13	113
Infra-estr hosped	24	21	23	20	41	36	8	7	1	1	16	14	113

Fonte: dados da pesquisa

O acesso ao distrito foi considerado bom por 55 turistas (49%), ocorreram reclamações da existência de buracos no trecho entre Ouro Preto e Lavras Novas. Alguns mencionaram que o acesso a esse distrito é perigoso, o qual deve ser feito com cuidado e atenção.

Com relação aos itens de infra-estrutura básica como saneamento, saúde, limpeza e segurança, 88 (78%) turistas e 82 turistas (73%) não responderam ou responderam que não sabem sobre o saneamento e a saúde, respectivamente. Somente dois turistas comentaram que não viram posto médico nem farmácia. Com relação à limpeza e segurança, 45 turistas (40%) e 42 turistas (37%), respectivamente conceituaram como bons esses serviços, citando que é necessário educar alguns turistas com relação ao tratamento do seu lixo e que perceberam a presença de policiamento no local.

Com relação à satisfação com os serviços de alimentação, 88 turistas (78%) consideraram de bom a excelente o conceito sobre a sua qualidade e com relação à satisfação com os serviços de hospedagem 96 turistas (85%) consideraram também de bom a excelente o conceito sobre a sua qualidade, cabendo atentar que desses 96 turistas, 42 conceituaram como bom. Referente ao preço de ambos os setores, as respostas dos turistas concentraram-se no conceito bom; 43 turistas (38%) manifestaram “muito bom” para o setor de alimentação e 56 turistas (50%) para o setor de hospedagem.

Apresentados esses dados, pode-se concluir que o perfil do turista presente no distrito de Lavras Novas, na segunda quinzena de julho de 2005, origina-se de municípios próximos ao distrito, como Belo Horizonte, e que cerca da metade dos turistas não conhecia o local. Este fato corrobora para a afirmação de que o local fideliza cerca de 50% de seus turistas, devendo a outra metade ainda ser trabalhada nesse sentido.

Outro fato percebido é que mesmo Lavras Novas estando próxima de várias outras cidades como as pertencentes aos Circuitos: do Ouro, da Trilha dos Inconfidentes, das Villas e Fazendas de Minas (Anexo C), não há um roteiro de visitação e uma complementaridade de atrativos, produtos e serviços entre o distrito e a região, em que está inserida, o que contribui para a conclusão de há pouquíssima integração, interação e conexão entre as regiões turísticas.

Os turistas permanecem no local praticamente nos fins de semana e feriados prolongados; tendem a ser jovens, preferem ficar em pousadas ou em casas de aluguel, viajam com veículo próprio, recebem até cinco salários mínimos e gostam de caminhar, passear pelo distrito, admirar a paisagem e freqüentar os bares e restaurantes locais.

Também acham excelentes os atrativos naturais e a acolhida da população, mas cabe observar que os turistas não possuem conhecimento da existência de atrativos históricos, mesmo estando próximos de vários atrativos históricos e arqueológicos relacionados à Estrada Real como os já apresentados em capítulo anterior. Esse fato corrobora para a conclusão de que pouco se faz para apresentá-los aos turistas ou que a comunidade, por não ter assimilado o PER e o seu conceito, perde a oportunidade de ampliar os seus produtos e serviços a serem ofertados bem como deixar de planejar uma ação de valorização dos mesmos e conseqüentemente a sua preservação.

#### **6.2.2.2** *Percepções sobre o Programa Estrada Real*

Os turistas foram solicitados para que discorressem sobre o que é Estrada Real; 55 turistas (48,67%) conceituaram ligando-a a palavras como estrada, caminho, passagens, roteiro, trajeto (TAB 13). Também 20 turistas (17,71%) deram ênfase histórica ao conceituá-la e 17 turistas (15,04%) a associaram diretamente com os circuitos turísticos.

TABELA 13

Entendimento dos turistas sobre o conceito Estrada Real

CONCEITO	QTDE	%
Estrada, caminho, passagens, roteiro, trajeto	55	48,67
História	20	17,71
Turismo	17	15,04
<i>Marketing</i>	2	1,77
Outros	2	1,77
Não sabem / Não responderam	17	15,04
<b>TOTAL</b>	<b>113</b>	<b>100</b>

Fonte: dados da pesquisa

Há um conceito citado e divulgado na placa informativa (Figura 21) existente na estrada entre Ouro Preto e Ouro Branco:

Compreende-se por Estrada Real os caminhos oficiais, cujos traçados remontam ao século XVIII, e suas variantes, que interligam os centros mineradores ao Rio de Janeiro e São Paulo. Os vestígios remanescentes desses velhos caminhos, juntamente com os artefatos, as ruínas e a paisagem constituem testemunhos importantes da História de Minas Gerais.



FIGURA 21 : Placa informativa – Conceito Estrada Real

Fonte: Arquivo autora

Verifica-se pela TAB 14, que 48 (42,48%) turistas conceituaram a Estrada Real relacionando-a, mesmo que em partes, com o conceito divulgado, e que 47 turistas (41,59%) não

relacionaram as suas citações sobre a Estrada Real com o conceito difundido pela placa informativa.

TABELA 14

Relação do conceito dos turistas com o conceito do PER

CONCEITO	QTDE	%
SIM	48	42,48
NÃO	47	41,59
Não sabem/Não Responderam	18	15,93
<b>TOTAL</b>	<b>113m</b>	<b>100</b>

Fonte: dados da pesquisa

Ao serem questionados em que medida se sentem atraídos pelo conceito da Estrada Real, (neste caso o turista deu nota considerando de 0 - sem atração até 10 - muito atraído) analisam-se os dados da Tabela 15 e chega-se à conclusão de que 9 turistas (7,96%) não sabem ou não responderam sobre a sua atração como conceito; que 24 turistas (21,24%) deram nota 10; 7 turistas (6,19%) deram nota 9; 17 turistas (15,04%) deram nota 8; 11 turistas (9,73%) deram nota 7; 9 turistas deram nota 6; 5 turistas (4,42%) deram nota 5; 4 turistas (3,57%) deram nota 4 e 27 turistas (23,89%) deram nota 0.

Conclui-se que os turistas entrevistados em Lavras Novas encontram-se dividido estando 27 (23,89%) turistas sem nenhuma atração pela Estrada Real e 24 (21,24%) turistas com muita atração pela Estrada Real. Cabe verificar a interferência das Mulheres Caminhantes da Estrada Real e do grupo de turistas paulistas que somam 21 turistas que estiveram no trecho em estudo exclusivamente devido ao tema Estrada Real; o que será tratado no próximo item do trabalho.

TABELA 15

Atração dos turistas com o conceito da Estrada Real

TURISTAS		
NOTA	QTDE	%
0	27	23,89
4	4	3,57
5	5	4,42
6	9	7,96
7	11	9,73
8	17	15,04
9	7	6,19
10	24	21,24
Não sabem/Não responderam	9	7,96
<b>TOTAL</b>	<b>113</b>	<b>100</b>

Fonte: dados da pesquisa

Considerando que Lavras Novas está no eixo principal da Estrada Real, foi questionado aos turistas se o que encontrou no distrito está de acordo com o que imaginou encontrar correlacionando-o com a Estrada Real e a divulgação do local (TAB 16). Ficou estabelecido que a nota 0 significa que não encontrou nenhuma relação e a nota 10 muita relação. Nessa questão as respostas concentraram-se nas notas acima de 5, totalizando 65 turistas (57,51%) considerando ter encontrado relação entre o que foi divulgado e o que existe no distrito relacionado com a Estrada Real e abaixo da nota 5, 31 turistas (27,45%) responderam que não há ou há pouca relação entre o que existe no local com o que foi divulgado.

TABELA 16

Satisfação dos turistas com relação aos atrativos encontrados e os divulgados sobre a Estrada Real

TURISTAS		
NOTA	QTDE	%
0	12	10,62
2	2	1,79
3	4	3,54
4	3	2,65
5	10	8,85
6	8	7,08
7	11	9,73
8	19	16,81
9	3	2,65
10	24	21,24
Não sabem/Não responderam	17	15,04
<b>TOTAL</b>	<b>113</b>	<b>100</b>

Fonte: dados da pesquisa

Levantando a questão a cerca da percepção dos turistas sobre as ações do PER nos distritos de Lavras Novas e Itatiaia relacionadas com o resgate, a preservação e a revitalização de seus atrativos (TAB 17) foram obtidas 90 respostas negativas dos turistas (78,26%). Apenas 18 turistas (15,65%) comentaram sua resposta citando que perceberam somente as ações de demarcações dos trechos da Estrada Real e a divulgação. Um deles cita que “as ações estão bem devagar, estão fragmentadas com iniciativas isoladas, não-governamentais e que falta muito a ser feito para atrair os turistas”.

TABELA 17

Percepção dos turistas sobre ações de resgate, preservação e revitalização de atrativos da Estrada Real

RESPOSTA	QTDE	%
Não	90	78,26
Sim	18	15,65
Não responderam	7	6,09
<b>TOTAL</b>	<b>115</b>	<b>100</b>

Fonte: dados da pesquisa

Solicitados que apresentassem suas expectativas e dessem sugestões relacionadas com o PER, seguindo a TAB 18, constata-se que dos 113 turistas entrevistados em Lavras Novas, 40 (26,67%) turistas preocuparam-se com a questão do planejamento e ações para o desenvolvimento do local. Justificaram que é preciso incentivar os empreendedores locais a abrirem e aprimorarem serviços nos setores de hospedagem, alimentação, agências de viagem, entre outros. Também, é necessário que ofereçam e divulguem roteiros específicos, tenham condutores e guias credenciados; estructurem acessos aos atrativos da Estrada Real, ofereçam entretenimento, bem como devem facilitar a profissionalização das empresas e das pessoas ligadas ao turismo e especificamente à Estrada Real. Acrescentaram, ainda, que precisam desenvolver o turismo objetivando melhorar os recursos para a população, direcionar ações para cidades especificamente relacionadas com a Estrada Real, regionalizar e trabalhar a complementaridade.

No tema Planejamento e ações para o desenvolvimento local pelo turismo foram consolidados os argumentos que relacionaram com: a necessidade de conhecer e utilizar todas as potencialidades locais envolvendo tanto o aspecto físico quanto o humano; a necessidade de melhoria dos problemas sociais, a diversidade cultural e a dinâmica ambiental dos destinos turísticos; o levantamento e análise dos recursos e os fatores de atratividade da oferta e as tendências da demanda, identificando as limitações e potencialidades do local para um desenvolvimento sustentável da atividade turística e a proposição de alternativas concretas de ação para o seu alcance do desenvolvimento local.

TABELA 18

Expectativas e sugestões dos turistas com relação ao Programa Estrada Real

EXPECTATIVAS/SUGESTÕES	QTDE	%
Planejamento e ações para o desenvolvimento local pelo turismo	40	26,67
Preservação e restauração ambiental, histórico-cultural	24	16
Eventos e divulgação	20	13,33
Infra-estrutura básica e logística	18	12
Sinalização e Informações turísticas e históricas	12	8
Não sabem ou não responderam	36	24
TOTAL	150	100

Fonte: dados da pesquisa

Assim, das 40 citações condensadas nesse tema ocorreram falas de turistas como: “promover o desenvolvimento local com o turismo com o objetivo de melhorar recursos para a



população”; “capacitar e treinar guias específicos para trabalhar com a ER”; “no local não tem indicação dos lugares e atrativos referentes à ER, é importante criar um trabalho nas escolas”; “gostaria que a ER fosse mais concreta”; “além da sinalização, o PER deveria trabalhar a infra-estrutura e o desenvolvimento das cidades”; “regionalizar para dar a atenção devida a cada local”.

Com relação a ações relacionadas com a preservação e restauração ambiental e histórico/cultural, 24 (16%) turistas citaram que o PER deveria estimular o levantamento histórico de cada local, bem como conhecer e cuidar de seus patrimônios materiais e imateriais e prepará-los para serem utilizados turisticamente tendo como pano de fundo o tema Estrada Real; que deveria preocupar com a capacidade de carga turística do local; estipular projetos de educação ambiental direcionado aos turistas; preparar para isto os próprios moradores para assumirem o papel de fiscais do seu meio ambiente; conscientizar os moradores sobre a importância de conservarem as peculiaridades do local, além de esclarecer sobre a qualidade na oferta de produtos e serviços.

Outros 20 (13,33%) turistas citaram que o PER precisa elaborar mais eventos ligados à Estrada Real e divulgá-los e 18 (12%) turistas preocuparam-se com ações voltadas para a infra-estrutura básica para facilitar e satisfazer as necessidades humanas como saúde, saneamento, segurança, comunicação, energia e logística em transporte, em prestação de serviços, distribuição de materiais e serviços; 12 turistas citaram a necessidade de sinalizar e informar sobre os atrativos históricos e culturais de cada local no sentido de apoiar os turistas da Estrada Real. Não se manifestaram 36 turistas (24%).

### **6.3 Turistas/percurso**

#### **6.3.1 Grupo de Paulistas**

O grupo de turistas de São Paulo (Figura 22) é formado por três casais, os quais foram motivados para realizar a viagem devido à prática do *trekking*, além de buscar conhecer sobre o tema Estrada Real, a cultura/arquitetura do trecho e também o lazer e descanso. Informaram que foram incentivados por um casal de amigos do grupo e que eles possuíam conhecimentos sobre a Estrada Real também mediante jornais, revistas, pela promoção da agência de viagem Aurora Eco e pela Internet. Todos possuem idade acima de 50 anos, nível de escolaridade superior e renda individual superior a 13 salários mínimos.

Com relação à pergunta sobre o conceito Estrada Real, todos eles a definiram de acordo com o conceito divulgado com bastante ênfase histórica. Referente à atração pelo tema Estrada Real foi solicitado que dessem notas de 0 (sem atração) a 10 (muito atraído). Somente um desses turistas sentiu atração média (nota 5) e os outros cinco pontuaram como muito atraídos dando notas de 8 a 10.



FIGURA 22: Grupo de turistas de São Paulo/SP  
Fonte: arquivo da autora - 2005

Com interesse de perceber se os turistas encontraram relação entre o que foi divulgado sobre a Estrada Real e o que eles encontraram em Lavras Novas, solicitados que dessem notas de 0 (nenhuma relação) a 10 (muita relação), dois turistas consideraram notas 7 e 8, ou seja, uma boa relação entre o que viram com o que foi divulgado. Um turista deu nota 6, dois turistas deram nota 4 e um turista deu nota 3. Ou seja, quatro turistas não consideraram muita relação entre o que foi divulgado com o que viram em Lavras Novas e dois comentaram suas respostas dizendo que encontraram “pouca sinalização e falta riqueza em detalhes sobre fatos históricos que envolvem seu traçado e seu trajeto original”.

Para confirmar esses dados, foram questionados se o que encontraram no percurso entre Lavras Novas e Itatiaia está de acordo com o que imaginaram encontrar considerando o tema Estrada Real e a divulgação do trecho; 3 turistas consideraram regular e comentaram que “quase nada que viram no percurso teve a ver com a Estrada Real, só cruzamos uma ponte”; “os trechos não apresentam sinalização ou suporte para sua realização” e “falta embasamento histórico”. Um turista conceituou como bom o percurso e acrescentou que “trilhas precisam ser mais bem sinalizadas” e dois turistas consideraram como muito bom; um deles comentou que “faltou um pouco de história sobre o local para conhecermos mais. Durante o passeio em

Ouro Preto e arredores tivemos a companhia de um professor de História fato que enriqueceu a viagem”.

Questionados se o trecho entre Lavras Novas e Itatiaia é propício para a realização de caminhadas as respostas dos turistas obedeceram à escala de 0 (sem estrutura) a 10 (muito estruturado). As notas foram divididas da seguinte forma: 03 turistas deram nota de 8 a 9 comentando que é propício devido a lindas paisagens e os outros três turistas deram nota de 3 a 4 e argumentaram que a região tem potencial, mas não existem serviços de apoio a caminhadas.

Perguntados se encontraram serviços de apoio para a realização de caminhadas, dois responderam afirmativamente, considerando, entretanto, os serviços oferecidos pela agência de viagens de São Paulo que os acompanhou, a Aurora Eco, e comentaram que “tinham a sua disposição carros 4x4, piqueniques deliciosos proporcionados pela Aurora Eco, pessoa para contar histórias e dono de pousada participante”.

Solicitados que dessem sugestões visando à melhoria no atendimento de suas necessidades ao fazer o percurso entre Lavras Novas e Itatiaia, três turistas citaram que no local deveria ter a facilidade de encontrar os serviços oferecidos pela Aurora Eco; um outro turista sugeriu que preparem guias e instalem placas com a intenção de informar mais sobre a história da Estrada Real e atrativos locais e outro sugere que ocorram iniciativas por parte do poder público em desenvolver o turismo na Estrada Real.

O guia turístico da Agência de Viagens Aurora Eco informou que este foi o primeiro grupo de turistas que ele acompanhou pela Estrada Real. Por isso, antes de realizar a viagem com o grupo, o guia conheceu todo o percurso anteriormente com o intuito de estabelecer os hotéis, as pousadas, os trajetos que iriam caminhar e os contatos com *transfers*, com empresas e pessoas que poderiam fornecer os lanches e almoços nas paradas, com qualidade. Também contactou um morador local (funcionário da Fazenda Pé do Morro) que conhece todo o trecho entre Lavras Novas/Itatiaia/Fazenda Pé do Morro para acompanhá-lo na demarcação do local e, assim, tornar segura a sua passagem com os turistas, pois até o momento não existiam marcos da Estrada Real no trecho a ser percorrido. Isso foi feito para apresentar aos seus clientes o máximo de belezas naturais, bem como construções históricas relacionadas com a Estrada Real. Informou que precisou elaborar todos os detalhes do roteiro, pois na região

entre Ouro Preto e Ouro Branco não encontrou nenhuma empresa que fornecesse um roteiro estruturado e baseado na Estrada Real. A Aurora Eco não teve como formar parcerias com outras agências visando a oferecer uma melhor organização dos trajetos, de condutores, de roteiros mais formulados que garantissem a facilidade, segurança e satisfação aos turistas de São Paulo, visto que este público é altamente exigente nos quesitos qualidade e conforto.

O sócio-proprietário da Agência de Viagens Aurora Eco nos informou que os turistas procuram a sua agência com intenção de conhecer a região de Ouro Preto normalmente no feriado do mês de outubro ou nas férias de julho e que poucos turistas procuram realizar caminhadas (aproximadamente 10%), a maioria (aproximadamente 50%) procura por lazer e descanso. Informa também que mantém contato com o Instituto Estrada Real e que a captação dos turistas interessados com o tema Estrada Real é feita por de *e-mail* e *marketing* com materiais de divulgação como os catálogos. O sócio-proprietário da Agência de Viagens Aurora Eco percebe que o PER tem contribuído para a abertura de diversos negócios, mas que as maiores ações e investimentos dos gestores do programa foram relacionadas até o momento com o *marketing* e que ocorreu pouco investimento em infra-estrutura básica e turística. Desse modo, possui como expectativa a melhoria nessas áreas.

### **6.3.2 As Mulheres Caminhantes da Estrada Real**

No dia 30/07/2005, esta pesquisadora foi informada pelo Centro de Informações Turísticas de Lavras Novas que no dia seguinte chegaria ao local para pernoitarem um grupo de mulheres caminhantes seguindo a viagem pelo trecho de Lavras Novas à Itatiaia no dia 01/08/2005.

No dia da chegada do grupo das Mulheres Caminhantes da Estrada Real, a pesquisadora entrou em contato com os guias desse grupo, Cláudio Leão e Cláudio Gil, solicitando que o grupo aceitasse a participação da pesquisadora na caminhada ao distrito de Itatiaia. Cabe destacar que esses guias já haviam percorrido toda a Estrada Real sem interrupções, ou seja, durante 34 dias seguidos, utilizavam o sistema de monitoramento GPS <sup>7</sup>, conforme matéria

---

<sup>7</sup> É um sistema de radionavegação baseado em satélites desenvolvido e controlado pelo departamento de defesa dos Estados Unidos da América (U.S.DoD) que permite a qualquer usuário saber a sua localização, velocidade e tempo, 24 horas por dia, sob quaisquer condições atmosféricas e em qualquer ponto do globo terrestre (geodesia.org).

publicada no Jornal Estado de Minas, no caderno Gerais em 07/01/2002 e no caderno Turismo de 14/02/2002.

Eles iniciaram a caminhada em 05/01/02 na cidade de Diamantina em direção a Paraty (RJ), percorreram 1570 km pelo Caminho Antigo da Estrada Real e receberam o patrocínio do IER/FIEMG. Após o levantamento dos percursos feitos por Cláudio Leão e Cláudio Gil, o IER iniciou o trabalho de reconhecimento dos caminhos, definiu as rotas e a colocação dos marcos da Estrada Real.

Na manhã do dia 01/08/2005, por volta das 07h 30 min, buscou-se acompanhar primeiramente os guias que foram com o veículo de apoio, antes da saída das caminhantes, em direção aos trechos da Estrada Real, para demarcarem a rota que o grupo deveria percorrer. O interesse de sinalizá-los justifica-se, pois na região, até o momento da pesquisa, não estava demarcada. A falta de placas indicativas nas trilhas e a falta de suporte para os caminhantes facilitam o desvio do roteiro bem como causam insegurança em fazê-lo.

O trajeto foi escolhido para que o grupo pudesse passar por atrativos ligados à Estrada Real, mas visava também à segurança do grupo e oferecia um percurso de menor impacto físico. Por isso, uma parte do percurso foi feita no trecho asfaltado e outra parte em estradas vicinais. Além disso, como cada integrante do grupo possui o seu ritmo de caminhada, a marca no percurso garante que todos passem pela mesma rota.

A sinalização do trajeto foi feita pelos guias com galhos de árvores, papéis e pedras. Após a demarcação, houve o retorno dos guias ao ponto de saída em Lavras Novas para iniciarem a caminhada em direção à Itatiaia, o que totalizou um percurso de aproximadamente 25 km.

No grupo das Mulheres Caminhantes da Estrada Real (Figura 23), 13 residem em Belo Horizonte, e somente duas mulheres, convidadas a participar da caminhada, residem em Goiânia (GO). Somente três mulheres não conheciam Lavras Novas. Desde a saída do grupo do município de Bom Jesus do Amparo até o distrito de Lavras Novas, as turistas percorreram esses trechos a pé; tiveram um veículo de apoio e pernoitaram em pousadas, hotéis, fazendas, escolas e casas de moradores locais.

A hospedagem era de acordo com a estrutura do município em que paravam para pernoitar. Uma das caminhantes disse que “muitos locais em que paramos não possuem estrutura para receberem turistas”. Todas citaram o tema Estrada Real como o maior motivador para realizarem a viagem, pois o grupo foi criado com o fim de percorrer a pé toda a Estrada Real. Muitas citaram “somos as primeiras mulheres caminhantes da Estrada Real”.



FIGURA 23: III Caminhada das Mulheres da Estrada Real – Trecho Lavras Novas/Itatiaia  
Fonte: Arquivo autora – 2005

Com relação ao perfil socioeconômico das mulheres caminhantes, a maioria (10 mulheres) possui idade entre 40 a 59 anos; duas no intervalo de 30 a 39 anos e 2 com mais de 60 anos; uma não respondeu. A maioria (12) dessas turistas também possui grau de escolaridade superior e apresenta renda mensal individual variada: 5 turistas possuem renda com mais de 13 salários mínimos; 4 turistas com renda de até 5 salários mínimos; 3 turistas com até 10 salários mínimos; 1 caminhante com até 12 salários mínimos e 1 turista com até 7 salários mínimos; uma caminhante não respondeu.

Solicitadas para que conceituassem Estrada Real, a resposta dada por esse grupo de turistas estava de acordo com o conceito divulgado pelos gestores do Programa Estrada Real. Este fato corrobora, mais uma vez, com a idéia de que grupos de viajantes motivados pela Estrada Real já conhecem ou buscam conhecer o tema Estrada Real antes de efetuarem a viagem. Eles procuram se informar sobre o trajeto, o que iriam visitar e quais as possíveis informações e conhecimentos novos irão assimilar.

Questionadas sobre a medida em que sentiram atração pelo conceito Estrada Real, numa escala de 0 (sem atração) a 10 (com muita atração) - 8 turistas deram notas de 8 a 10; 3 turistas deram nota 7 e 4 mulheres não responderam.

Com o interesse de perceber se houve satisfação dessas turistas, relacionando-se o que elas encontraram no distrito de Lavras Novas, houve acordo com o que foi divulgado sobre a Estrada Real, numa escala de 0 (nenhuma relação) a 10 (muito relação), somente uma turista deu nota 8; três turistas deram nota 7; duas turistas deram nota 6; duas também deram nota 5; uma turista deu nota 4 e duas deram nota 3. Quatro turistas não responderam. Pode-se assim, perceber que aproximadamente a metade das entrevistadas (7 mulheres) não encontrou muita relação entre o distrito de Lavras Novas com o tema Estrada Real. Duas mulheres caminhantes inclusive citaram que “daqui para frente tende a melhorar”.

Para constatar se houve satisfação dessas turistas, relacionando-se o que elas encontraram no trecho percorrido de Lavras Novas a Itatiaia está de acordo com o que foi divulgado sobre a Estrada Real, conceituando de ruim a excelente, 5 mulheres caminhantes da Estrada Real responderam que é regular; 1 respondeu que é ruim; 3 responderam que é bom; uma respondeu que é muito bom e uma respondeu excelente; 4 turistas não responderam ou não sabem. Das 11 turistas que responderam, uma comentou que “falta ainda muita sinalização e conscientização em receber os turistas por profissionais”, outra disse que “a divulgação na ER ainda está muito deficiente”, outra escreveu que “o programa pode e deve ser revisto, a marcação está errada em alguns pontos e há carência de informações para a população”. Uma turista também anotou que “alguns municípios ainda não estão sabendo nada sobre ER”.

Com relação à questão se acreditam que o trecho percorrido é propício para a realização de caminhadas, numa escala de 0 (sem estrutura) a 10 (bastante estruturado), 6 mulheres caminhantes deram nota 10; 1 turista deu nota 8; 2 deram nota 6; também duas deram nota 5 e uma deu nota 3. Três turistas não responderam.

Os comentários com relação a esta questão foram: “com muita coisa ainda por fazer e se organizar como: pousadas, lixeiras e sinalização”; “alguns trechos não propiciam a circulação de pedestres, motoqueiros, ciclistas e cavaleiros”; duas turistas citaram que “a estrada não tem acostamento, nem sinalização e nem apoio” (Figura 24). Também informaram que vale a pena a caminhada devido a “paisagens lindas e muitas cachoeiras, vegetação maravilhosa”; “andar

e respirar ar puro, fazer bem ao físico e à mente renovando a energia vital”; “descobrir as belezas, mas sem destruir a natureza” e uma falou sobre a qualidade na recepção de turistas: “o sorriso nas cidades é essencial para receber turistas em geral. Aconselho um curso de atendimento ao ser humano cliente e visitante”.



FIGURA 24: Grupo das Mulheres caminhando pelo trecho asfaltado da Estrada Real  
Fonte: Arquivo da autora

A falta de segurança (FIG. 25) citada pelas mulheres caminhantes quando percorreram o trecho asfaltado entre Ouro Preto-Ouro Branco é devido à falta de acostamento. Mesmo sendo proibido o tráfego de caminhões acima de 10 toneladas, conforme placas indicativas no local, verificou-se o descumprimento por parte de caminhoneiros e a falta de fiscalização por parte do Departamento de Estrada de Rodagem.



FIGURA 25: Grupo das Mulheres atravessando a Ponte do Falcão  
Fonte: Arquivo da autora

Perguntadas se encontraram serviços e produtos de apoio para realizar a caminhada no trecho em estudo, 8 mulheres responderam que não encontraram e sugeriram que estabeleçam locais específicos para paradas com oferta de produtos naturais, água, lanches; que ofereçam maior



segurança e mais informações sobre o local aos caminhantes por meio de acompanhamento de guias credenciados, com preços únicos.

Sobre a percepção das ações do Programa Estrada Real com relação ao resgate, preservação e conservação dos atrativos ligados à Estrada Real, 8 mulheres caminhantes citam que não percebem ações, somente as demarcações em alguns trechos com os *totens* e informam que em vários municípios por onde passaram observaram que muitos, ainda, não sabem nada sobre a Estrada Real; três mulheres citaram que percebem ações, mas não especificaram quais e completaram que “as prefeituras estão começando a se interessar pelo percurso e pensando em apresentar atrativos aos futuros turistas”. Outra disse que percebe ações, mas “com muito ainda a melhorar para que todos os nossos vizinhos de estados próximos e distantes tenham a curiosidade em conhecer essa região mineira”.

Com relação ao trecho percorrido Lavras Novas/Itatiaia comentaram, ao realizarem a caminhada, que há pouca sinalização nos atrativos históricos referentes à Estrada Real nesse trecho, como as pontes de pedras e muros de contenção, que no momento da pesquisa de campo encontravam-se tomados de vegetação e sem acesso facilitado para que os turistas pudessem contemplar essas construções dos séculos XVIII e XIX.

As mulheres caminhantes também falaram sobre a falta de conscientização com o meio ambiente por parte dos turistas que fazem o percurso sem se preocuparem com o seu lixo. Pelo caminho lixos são encontrados constantemente como garrafas plásticas, sacos plásticos, vidros, entre outros.

#### **6.4 Empresários dos setores de alimentação e de hospedagem**

Foram aplicados 46 questionários aos empresários dos setores de alimentação e hospedagem nos distritos de Lavras Novas e Itatiaia; foram apresentados os resultados a seguir.

Com a intenção de constatar a influência do PER no aumento da oferta de equipamentos turísticos foi perguntado aos responsáveis pelos empreendimentos de alimentação e alojamento dos distritos de Lavras Novas e Itatiaia, em que medida o Programa Estrada Real influenciou na sua decisão de montar o negócio. Cabe ressaltar que nessa pergunta, para filtrar as respostas, foram consideradas as empresas com menos de 7 anos de existência as que

teriam a possibilidade de sofrer alguma influência do PER na decisão de iniciar seus negócios. Isso devido à fundamentação de que o PER tornou-se oficial e público a partir da Lei nº 13173 publicada em 20/01/1999 - Programa de Incentivo ao Desenvolvimento do Potencial Turístico da Estrada Real, regulamentada pelo Decreto nº. 41205/2000.

As respostas obedeceram à escala de 0 (sem influência) a 10 (muita influência). Constatou-se, conforme TAB 19, que nenhum empresário do setor de alimentos de Lavras Novas considerou que sofreu influência do programa Estrada Real para a abertura de seu negócio. Eles justificaram que já moravam no distrito há muitos anos e viram o movimento de turistas crescer com o tempo. Junto a isso a procura por lanches e almoços também aumentou e, então, os moradores do distrito perceberam a oportunidade de abrir um negócio e ter uma renda a mais, visto que o movimento ocorre nos fins de semana. Alguns dos empresários visitaram Lavras Novas e depois optaram em morar no local iniciando um novo negócio e uma nova vida.

Em Itatiaia 3 empresários (75%) do setor de alimentos também responderam que não sofreram influência do PER. Somente um empresário, que possui o comércio em Itatiaia há 5 anos, deu nota 10 comentando que abriu o restaurante devido às obras do asfaltamento e ao número de trabalhadores no local, o que causou grande procura por almoço. Depois com o término da obra aumentou o fluxo de veículos e como a localização de seu estabelecimento situa-se nas margens da rodovia, este se transformou em ponto de parada, inclusive denominado “Bar e Restaurante Parada Itatiaia”. Dois empresários iniciaram seus negócios a menos de 1 ano e um empresário que já possui há 5 anos o seu estabelecimento comercial, justificaram que a motivação para a abertura de suas empresas foi a falta de oferta de produtos alimentícios para os moradores do local; informaram que a maioria deles são aposentados ou possuem alguém que trabalha nas empresas de Ouro Preto e Ouro Branco indo para o distrito nos finais de semana.

No setor de alojamento, em Lavras Novas, 01 empresário (4,55%) deu nota 10 citando que sofreu muita influência do PER na decisão de montar o negócio. Ao comentar sua opção relacionou o PER com o asfaltamento do trecho entre Ouro Preto e Ouro Branco informando que essa obra facilitou o aumento no trânsito de veículos e maior visitação em Lavras Novas causando aumento na demanda pelos serviços de hospedagem. No entanto, 15 empresários (68,17%) de Lavras Novas não consideraram que foram influenciados pelo PER para abrir o

seu negócio e suas justificativas coincidem com os empresários do setor de alimentos do local. Os demais que deram notas 3, 5 e 6 não comentaram suas respostas.

TABELA 19  
Influência do Programa Estrada Real na sua decisão de iniciar empreendimento

NOTA	ALIMENTAÇÃO				ALOJAMENTO			
	LAVRAS NOVAS	%	ITATIAIA	%	LAVRAS NOVAS	%	ITATIAIA	%
0	18	100	3	75,0 0	15	68,17	2	100
3	-	-	-	-	1	4,55	-	-
5	-	-	-	-	2	9,09	-	-
6	-	-	-	-	1	4,55	-	-
10	-	-	1	25,0 0	1	4,55	-	-
N.sabem/N.res	-	-	-	-	-	-	-	-
p	-	-	-	-	2	9,09	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>18</b>	<b>100</b>	<b>4</b>	<b>100</b>	<b>22</b>	<b>100</b>	<b>2</b>	<b>100</b>

Fonte: dados da pesquisa

Os dois (100%) moradores de Itatiaia que alugam suas casas para os turistas também não sofreram influência do PER para começarem a alugar suas casas. Explicaram que começaram essas atividades devido à solicitação de um outro morador local que, aos poucos, está investindo na montagem de um restaurante que será inaugurado em breve. Esse morador e sua esposa trabalham como profissionais liberais nas cidades de Ouro Branco e Conselheiro Lafaiete e através de seus relacionamentos pessoais e profissionais com pessoas desses municípios passam a motivá-los, lentamente, a irem ao distrito de Itatiaia.

Com a intenção de verificar se algum dos empresários dos distritos de Lavras Novas e Itatiaia já utilizou recursos financeiros oferecidos pelo PER, estes foram questionados se utilizaram capital próprio ou capital de terceiro para o início de seu negócio. No setor de alojamento, três empresários de Lavras Novas com 2, 3 e 5 anos de funcionamento responderam que utilizaram recursos de terceiros para a abertura do negócio, mas que o dinheiro não foi captado junto aos fundos de financiamentos ligados ao PER. Um deles disse que não conhece o FUNDESE/Estrada Real. Somente um empresário do setor de alimentos solicitou dinheiro junto a sua família, há cinco anos, para começar o seu empreendimento.

Em Itatiaia, os moradores que alugam suas casas e os empresários do setor de alimentos responderam que não captaram recursos de terceiros. Dessa forma, percebe-se que dos 46

empresários entrevistados 42 deles (91,30%) preferiram utilizar capital próprio, mas não comentaram sua opção.

Questionados se já ampliaram ou modernizaram o estabelecimento turístico, foi evidenciado pelas respostas analisadas, que em Lavras Novas foi onde mais se realizaram ampliações ou modernizações em 14 (63,64%) estabelecimentos do setor de alojamento. Conforme a TAB 20, a qual apresenta a medida do PER de influenciar as empresas nas decisões citadas anteriormente, percebe-se que dessas empresas, 10 (71,44%) deram nota 0 demonstrando que o PER não influenciou na sua decisão de ampliação e 4 empresas deram notas 7 e 8 revelando que o PER teve boa influência na tomada de decisão e justificaram que por meio das ações de divulgação da Estrada Real ocorreu aumento no número de turistas mais exigentes, que procuram por equipamentos de qualidade e que oferecem mais comodidade. Em Itatiaia, nenhum dos dois proprietários de casas de aluguel ampliou seus imóveis.

TABELA 20

Influência do Programa Estrada Real na decisão de ampliar a empresa turística

NOTA	ALIMENTAÇÃO				ALOJAMENTO			
	LAVRAS NOVAS	%	ITATIAIA	%	LAVRAS NOVAS	%	ITATIAIA	%
0	6	66,67	1	25,00	10	71,44	2	100
3	1	11,11	-	-	-	-	-	-
5	1	11,11	-	-	-	-	-	-
7	-	-	-	-	2	14,28	-	-
8	1	11,11	-	-	2	14,28	-	-
10	-	-	1	25,00	-	-	-	-
N.sei/N.resp	-	-	2	50,00	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>9</b>	<b>100</b>	<b>4</b>	<b>100</b>	<b>14</b>	<b>100</b>	<b>2</b>	<b>100</b>

Fonte: dados da pesquisa

No setor de alimentação em Lavras Novas, de acordo com a Tabela 22 das 9 estabelecimentos que ampliaram seus negócios 6 (66,67%) não sofreram influencia do PER na tomada de decisão. Em Itatiaia somente o restaurante localizado às margens da rodovia executou obras de ampliações no ano de 2005; o empresário informou que sofreu muita influência (nota 10) do PER na sua decisão de ampliar a sua empresa.

Com a intenção de verificar o impacto que o PER produziu ao fomento do emprego no trecho em estudo, os empresários dos setores de alimentação e alojamento foram questionados se pretendem efetuar novas contratações de mão-de-obra. De acordo com os dados consolidados na TAB 21, 12 empresas (66,67%) do setor de alimentação do distrito de Lavras Novas não

pretendem contratar novos funcionários e do distrito de Itatiaia, a metade das empresas não espera fazer novas contratações.

Com relação ao setor de alojamento, 11 empresas (50%) de Lavras Novas também não percebem a necessidade de novas contratações para o momento e do distrito de Itatiaia nenhuma empresa do setor de alimentação respondeu a questão.

TABELA 21

Expectativa dos empresários em efetuar novas contratações

CONTRATAR	ALIMENTAÇÃO				ALOJAMENTO			
	LAVRAS NOVAS	%	ITATIAIA	%	LAVRAS NOVAS	%	ITATIAIA	%
SIM	6	33,33	2	50,00	8	36,4	-	-
NÃO	12	66,67	2	50,00	11	50	-	-
N.sabem/N.res	-	-	-	-	-	-	2	100,00
p	-	-	-	-	3	13,6	-	-
TOTAL	18	100	4	100	22	100	2	100

Fonte: dados da pesquisa

Para saber se as empresas que pretendem realizar novas contratações sofreram interferência do PER para a tomada dessa decisão, foi solicitado aos empresários dos setores de alimentação e alojamento que dessem notas dentro da escala de 0 (nenhuma influência) a 10 (muita influência). Após reunir os dados (TAB 22), observa-se que, no setor de alimentação, das 6 empresas (33,33%) de Lavras Novas que esperam fazer novas contratações, 3 empresas (16,67%) deram notas 5 e 6 demonstrando que foram influenciados pelo PER, informaram que deverão contratar recepcionistas e assistentes de cozinha. Das duas empresas do setor de alimentos de Itatiaia que pretendem empregar, uma informou que foi muito influenciada pelo PER na sua decisão de contratação e que os prováveis empregados deverão atuar nos setores de limpeza e cozinha.

TABELA 22

Influência do Programa Estrada Real nas novas contratações

NOTA	ALIMENTAÇÃO				ALOJAMENTO			
	LAVRAS NOVAS	%	ITATIAIA	%	LAVRAS NOVAS	%	ITATIAIA	%
0	4	22,22	1	25,00	3	13,64	-	-
1	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-	-	-
4	-	-	-	-	-	-	-	-
5	2	11,11	-	-	4	18,18	-	-
6	1	5,56	-	-	-	-	-	-
7	-	-	-	-	1	4,54	-	-
8	-	-	-	-	-	-	-	-
9	-	-	-	-	-	-	-	-
10	-	-	1	25,00	-	-	-	-

N.sabem//N.resp	11	61,11	2	50,00	14	63,64	2	100
TOTAL	18	100	4	100	22	100	2	100

Fonte: dados da pesquisa

Já o setor de alojamento de Lavras Novas (TAB 21) mostrou que possui 8 empresas (36,40%) com expectativas de realizar contratações nos setores de gerência, recepção, limpeza e cozinha. Conforme TAB 22, dessas empresas, 4 (18,18%) deram nota 5 à percepção de que o PER influencia na sua decisão de empregar. Uma empresa (4,54%) percebeu ser mais influenciada pelo PER ao dar nota 7 e 3 (13,64%) das empresas não apontaram o programa como influente na decisão de novas contratações. Em Itatiaia, o setor de alojamento não manifestou intenção de empregar novos funcionários.

As 46 empresas pesquisadas (TAB 23) informaram que possuem 173 funcionários, considerados nesse número todos que colaboram para o funcionamento da empresa, ou seja, pessoas da família, empregados permanentes e temporários. Em Lavras Novas, o setor de alimentação emprega 71 funcionários e o setor de alojamento possui 91 funcionários. Em Itatiaia, o setor de alimentação emprega 11 funcionários, já o setor de alojamento não foi citado, pois os estabelecimentos que hospedam turistas não contratam mão-de-obra.

TABELA 23

Valor estimado da expectativa de novas contratações no ano de 2005

SETORES	ALIMENTAÇÃO		ALOJAMENTO	
	LAVRAS NOVAS	ITATIAIA	LAVRAS NOVAS	ITATIAIA
	EXPECTATIVA	EXPECTATIVA	EXPECTATIVA	EXPECTATIVA
Gerência	-	-	3	-
Recepção	7	1	4	-
Limpeza	1	1	4	-
Cozinha	1	2	2	-
Segurança	-	-	1	-
Recreação	-	-	1	-
Outros	-	-	0	-
NR/NS	1	-	1	-
Sub-total	9	4	16	0
Atual	71	11	91	0
% Aumento	12,67%	36,37%	17,58%	0

Fonte: dados da pesquisa

Estimando o percentual de aumento de novas contratações, no período da aplicação da pesquisa, com base na expectativa do setor de alimentação (TAB 25) em Lavras Novas é esperado um aumento de 9 contratações o que apresenta um possível índice de aumento de contratação no valor de 12,67% até o final de 2005. No setor de alojamento de Lavras Novas esperam contratar 16 novos empregados gerando um provável aumento na ordem de 17,58%

na contratação de novos funcionários. Percebe-se que em Itatiaia, devido à abertura de um novo restaurante e a ampliação do restaurante que existe próximo à rodovia Ouro Preto / Ouro Branco, apresentou um maior percentual de novas contratações (36,37%).

Verifica-se também que das 27 possíveis contratações, o cargo de recepcionista foi o mais citado (12 – 44,45%) pelas empresas tanto do setor de alimentação quanto de hospedagem, demonstrando que necessitam de mão-de-obra na área de atendimento ao cliente.

Perguntados aos empresários se percebem se ocorreu aumento no fluxo de turistas, no seu estabelecimento comercial, devido ao Programa Estrada Real (a partir de 1999), a TAB 24 apresenta que o setor de alimentação tanto no distrito de Itatiaia (75%) quanto em Lavras Novas (61,11%) viram aumentar o número de turistas.

TABELA 24  
Percepção dos empresários sobre o aumento do fluxo turístico devido ao PER

FLUXO	ALIMENTAÇÃO				ALOJAMENTO			
	LAVRAS NOVAS	%	ITATIAIA	%	LAVRAS NOVAS	%	ITATIAIA	%
SIM	11	61,1 1	3	75,00	6	27,2 7	-	-
NÃO	6	33,3 3	1	25,00	6	27,2 7	-	-
N.sabem/N.res p	1	5,56	-		10	45,4 6	2	100,0 0
TOTAL	18	100	4	100	22	100	2	100

Fonte: dados da pesquisa

As empresas que perceberam aumento no fluxo turístico foram solicitadas a quantificar a influência do PER nesse aumento. Conforme a TAB 25, percebe-se que em Lavras Novas das empresas do setor de alimentação, 7 (63,64%) empresas consideraram um aumento na faixa de 0 a 25%; duas (18,18%) na faixa de 26 a 50% e 2 empresas (18,18%) na faixa de 51 a 75%.

Das 11 empresas do setor de alimentos de Lavras Novas, 4 informaram que o aumento não foi devido somente ao PER, mas também a outros fatores; a obra de asfaltamento foi citada por 3 empresas como um fator facilitador do aumento do fluxo turístico no distrito. Em Itatiaia, 2 optaram pela faixa de 26 a 50% e 1 pelo intervalo de 51 a 75% uma vez que uma empresa lembrou que abriu o seu comércio devido à obra de asfaltamento do trecho.

O setor de alojamento de Lavras Novas apresentou duas empresas optando pela faixa de 0 a 25% e 1 empresa pela faixa de 51 a 75%; três empresas não souberam ou não responderam a questão. Em Itatiaia esse setor não se manifestou quanto ao aumento do fluxo turístico.

TABELA 25

Percepção dos empresários sobre o quanto aumentou o fluxo turístico devido ao PER

AUMENTOU	ALIMENTAÇÃO				ALOJAMENTO			
	LAVRAS NOVAS	%	ITATIAIA	%	LAVRAS NOVAS	%	ITATIAIA	%
0 a 25%	7	63,64	-	-	2	33,33	-	-
26 a 50%	2	18,18	2	66,67	-	-	-	-
51 a 75%	2	18,18	1	33,33	1	16,67	-	-
76 a 100%	-	-	-	-	-	-	-	-
N.sabem/N.resp	-	-	-	-	3	50	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>11</b>	<b>100</b>	<b>3</b>	<b>100</b>	<b>6</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Fonte: dados da pesquisa

Também analisando a TAB 25, dos 20 empresários de ambos os setores situados nos dois distritos que perceberam aumento no fluxo turístico, 9 (45%) assinalaram que esse aumento está entre 0 a 24%. Já 4 empresas (20%) consideram ter um aumento entre 26 a 50% e o mesmo número de empresas (4 – 20%) consideraram o movimento de turistas ter crescido na faixa 51 a 75%. Já 15% (3 empresas) não responderam ou não souberam informar sobre esse aumento do fluxo turístico.

Pelos dados apresentados, pode-se deduzir que o setor de alimentação percebe uma maior influência do PER no aumento do fluxo de turistas em seus estabelecimentos, já o setor de alojamento percebeu pouca influência do programa.

Não é possível realizar uma estimativa segura e realista sobre o aumento do fluxo turístico somente por esses atores e pelos dados já mencionados, pois são diversos os fatores envolvidos com essa questão. É, portanto necessário um estudo mais detalhado e aprofundado sobre o assunto.

Ao serem indagados se efetuam ações para captarem turistas da Estrada Real, conforme os resultados apresentados na TAB 26, os setores de hospedagem (83,33) e alimentação (86,36) responderam que não executam ações para atrair os turistas da Estrada Real. Justificaram as respostas dizendo que o investimento é muito alto; que os *sites* da *Internet* relacionados com a Estrada Real ofertam os espaços que são caros; que buscam divulgar os distritos de forma geral e para muitos públicos; que consideram a melhor forma de propaganda o boca-a-boca;



que para divulgar relacionando com a Estrada Real gostariam de ser procurados pelos gestores do programa.

TABELA 26

Quantidade de empresários que executam ações para atrair turistas relacionados com o PER

CAPTAÇÃO	ALIMENTAÇÃO				ALOJAMENTO			
	LAVRAS NOVAS	%	ITATIAIA	%	LAVRAS NOVAS	%	ITATIAIA	%
SIM	2	11,11	2	50	3	13,64	-	-
NÃO	15	83,33	2	50	19	86,36	-	-
N.sabem/N.resp	1	5,56	-	-	-	-	2	100
TOTAL	18	100	4	100	22	100	2	100

Fonte: dados da pesquisa

No caso do distrito de Itatiaia, informam que ainda não possuem infra-estrutura básica e específica para o turismo que justifique uma ampla divulgação.

Analisando a TAB 27, ao perguntar aos empresários se o PER contribuiu para a abertura de novos negócios, nota-se que os empresários do setor de alimentação (66,67%) e do setor de alojamento (68,18%) acreditam que o programa estimulou o empreendimento de novos negócios. Citam que o PER devido à grande divulgação dos municípios pertencentes ao eixo principal, estimula a abertura de empresas nos seus setores como também lojas de artesanato, cachaçaria, o aluguel de casas e quartos de moradores do local. Inclusive um dos empresários cita que após o asfalto do trecho em estudo, em Lavras Novas foram abertos 18 restaurantes.

TABELA 27

Número de empresários que acham que o PER contribuiu para a abertura de novos negócios

NOVOS NEGOCIOS	ALIMENTAÇÃO				ALOJAMENTO			
	LAVRAS NOVAS	%	ITATIAIA	%	LAVRAS NOVAS	%	ITATIAIA	%
SIM	12	66,67	2	50,00	15	68,18	-	-
NÃO	6	33,33	2	50,00	5	27,78	2	100,00
N.sabem/N.resp	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	18	100	4	100	22	100	2	100

Fonte: dados da pesquisa

Com relação à questão, percebem-se as ações dos governos municipais e do governo estadual, relacionadas com obras na Estrada Real, os empresários do setor de alimentação (61,11%) e do setor de alojamento (54,55%) do distrito de Lavras Novas responderam que não percebem ações relacionadas com a Estrada Real. Os empresários que perceberam ações dos governos (alimentação – 38,89% e alojamento – 36,36%) citaram a sinalização nas estradas e

propaganda, calçamento nos distritos, palestras e seminários, liberação de verbas e asfaltamento do trecho.

A TAB 28 consolida as citações dos empresários dos setores de hospedagem e alimentação dos distritos de Lavras Novas e Itatiaia, referentes a suas expectativas e sugestões ao PER.

Nota-se que, como as expectativas e sugestões feitas pelos turistas, os empresários dos setores de alimentação e hospedagem também apresentaram propostas, na maioria (23 – 37,10%), relacionadas com o tema planejamento e ações para o desenvolvimento local pelo turismo. As falas desses empresários sugerem que: “tem que pesquisar a capacidade da cidade para saber a quantidade de turistas podem receber”; “mais cursos para trabalhadores na área de gerenciamento”; “implementação dos projetos”; “facilitar a legalização das empresas”; “descentralizar ações, regionalizar IER”; “começar vendo a necessidade de cada um e não apresentar um projeto pronto”; “mais organização”; “a comunidade precisa de pessoas para orientá-los sobre o que e como oferecer os produtos e serviços turísticos, pois é um outro meio de emprego e a maioria das pessoas do distrito está desempregada e o turismo pode ajudar a crescer”.

Tabela 28

Expectativas e sugestões dos empresários com relação ao Programa Estrada Real

EXPECTATIVAS e SUGESTÕES	QTDE	%
Planejamento e ações para o desenvolvimento local através do turismo	23	37,10
Preservação e restauração ambiental, histórico-cultural	5	8,06
Eventos e divulgação	5	8,06
Infra-estrutura básica e logística	13	20,97
Sinalização e Informações turísticas e históricas	5	8,06
Não sabe ou não responderam	11	17,75
Total	62	100

Fonte: dados da pesquisa

Com relação à infra-estrutura básica, 13 empresários sugeriram ações como: “deveriam melhorar acesso”; “contribuir para melhor saneamento, estação de tratamento de água e esgoto”; “aumentar segurança”; “melhorar a rodoviária de Ouro Preto”; “melhoria na infra-estrutura em geral”.

As ações relacionadas com a preservação e restauração ambiental e histórico/cultural, eventos e divulgação e sinalização e informações turísticas tiveram menos sugestões e expectativas

cada uma das 5 empresas (8,06%) citaram que: “não possuem informações sobre a ER”; “precisam incentivar o turismo através de mais divulgação e eventos”; “deveria dar mais atenção e divulgação para as cidades menores”; “investir em arte, resgatar a história daqui”; “deveria cuidar do trajeto, divulgar e investir mais aqui”, “avisar mais para a comunidade que às vezes, nem ficam sabendo do que está acontecendo”; “conscientizar mais, incentivar e apoiar”; “devia ter mais sinalização, regularizar construções e tombamento”.

## **6.5 Governos estadual e municipal**

### **6.5.1 Prefeitura de Ouro Branco**

Mediante a entrevista feita com o Sr. André Luiz Figueiredo de Souza ocupante do cargo de Gerente da Divisão do Meio Ambiente e Turismo, em 29/07/2005, verifica-se que a Prefeitura Municipal de Ouro Branco pretende desenvolver o turismo sem alardes publicitários, objetivando um planejamento de médio a longo prazo priorizando o ecoturismo, o turismo de negócios e o turismo religioso.

Ele informou também que a Prefeitura Municipal está estruturando o trecho Ouro Branco-Itatiaia para a realização de caminhadas (ecoturismo) com a preocupação em prepará-lo para satisfazer as necessidades do turista, inclusive possuindo já o mapeamento das trilhas que oferecem maior segurança para o ecoturista e que oferecem maiores atrativos naturais, históricos e culturais.

O Gerente de Área comentou que percebe, por parte dos gestores do Programa Estrada Real, uma intenção de envolverem os governos locais nos seus objetivos, mas sem buscarem conhecer os planos de desenvolvimento turísticos locais e argumenta que “às vezes, os governos locais ainda não estão preparados para estruturarem o município e seus distritos de forma rápida e em curto prazo não conseguindo acompanhar a demanda estimulada pela ampla divulgação da Estrada Real”.

Acrescenta que o município tem pouca parceria com o Programa Estrada Real por achá-lo fraco, pois “em suas ações não considera os demais impactos ambientais, culturais e sociais, somente possuindo uma visão econômica e de retornos em curto prazo do desenvolvimento

turístico”. Informa que não há no programa a preocupação em minimizar os impactos negativos, somente agem na promoção e divulgação de localidades, “ou seja, na mercantilização da Estrada Real”.

O primeiro contato da Prefeitura Municipal de Ouro Branco com o PER, segundo o Sr. André Luiz, foi em 1999, quando o Instituto Estrada Real organizou um seminário no qual o Sr. Eberhard Hans Aichinger disse: “Vocês não têm uma serra e sim um filão de ouro”. Hoje a Cadeia do Espinhaço foi transformada em Reserva Mundial da Biosfera concedida pela UNESCO; pode ser transformada em uma unidade de conservação.

Diante disso, argumenta que percebe em relação ao PER que as ações não são planejadas e integradas; que precisam sensibilizar mais a comunidade e o governo local para o desenvolvimento do turismo e que é necessário colocar em pauta ações mitigadoras dos impactos no meio ambiental e sociocultural. Entende que a condução do programa é centralizadora e que há necessidade de outro desenho institucional, “o IER só representa o 2º setor assim, há pouca representatividade dos outros setores na gestão do Programa Estrada Real”.

Indagado se o PER está alcançando o objetivo de aumentar as receitas dos municípios, de criar empregos e melhorar a renda da população, a Prefeitura Municipal de Ouro Branco informa que não tem dados quantitativos sobre a arrecadação municipal relacionada ao turismo, mas percebe que o turismo de negócio é o que mais contribui com a receita turística. Informa que percebe um aumento da oferta de empregos no município, mas esse fato é devido à presença da Gerdau Açominas e dos projetos de ampliação da empresa.

Na percepção do entrevistado, os investimentos privados que estão ocorrendo na região são também para atender a Açominas. O município está para receber até o final de 2006, de 8.000 a 10.000 funcionários, portanto, a geração de emprego relacionado com o turismo é insignificante; predomina o crescimento devido à Açominas.

Informa que não há divulgação do turismo na cidade, pois não possuem produtos turísticos formatados, de qualidade, que satisfaçam e atraiam o turista e completa que as ações de preservação do patrimônio em Ouro Branco foram anteriores ao Programa Estrada Real.

Questionado sobre as dificuldades em desenvolver o turismo no município informa a inadequação da qualificação da mão-de-obra, da infra-estrutura turística e a geração de grande expectativa do desenvolvimento do turismo devido à divulgação do PER, iludindo com retornos em curto prazo sendo que, na verdade, no turismo, os retornos acontecem a longo prazo.

Com relação a expectativas disse que são preocupantes. Acredita que “é um produto de ciclo de vida curto, com impactos pesados, muitos treeiros em áreas de quartzito, muitos efeitos negativos”.

Camila Lukschal Collier, turismóloga, ocupante do cargo de Gerente de Turismo da Prefeitura Municipal de Ouro Branco informa que atualmente buscam criar e tornar atuante o CONTUR (Conselho Municipal de Turismo) de forma democrática com objetivos de tomarem decisões sobre eventos que causam impactos realizados no município e para decisão do uso dos atrativos.

Informa que já existem pedidos de roteiro de trilhas entre Ouro Preto e Ouro Branco, mas que no município não há agência que comercializa o produto Estrada Real.

Sobre o Instituto Estrada Real, ela argumenta que este órgão não informou aos municípios a estrutura de apoio que possui e percebe que, muitas vezes, o governo municipal não toma iniciativa. Então, como grande desafio do Programa Estrada Real, acredita que “é preciso conscientizar a população e o governo local da importância do desenvolvimento pelo turismo e ter dados atuais e confiáveis sobre o assunto”. Portanto, avalia o Programa Estrada Real como “confuso, ninguém sabe para que serve, eles não falam para que servem e não têm interesse em divulgar isso”. Sugere que disseminem mais informações e recursos.

Como expectativa espera, agir seguindo um planejamento de desenvolvimento turístico da Estrada Real, pois a cidade possui atrativos turísticos, mas precisa formatar produtos. Na região, esperam formatar o turismo de negócio e ecoturismo em Ouro Branco e a Estrada Real em Itatiaia.

### 6.5.2 Prefeitura de Ouro Preto

Em entrevista com Cláudia Avelar, ocupante do cargo de Diretora de Turismo da Prefeitura de Ouro Preto, obteve-se a informação de que o governo local pretende desenvolver o turismo pelas ações estruturantes: infra-estrutura, legislação e capacitação.

Disse que possuem um plano para aumentar a taxa de permanência do turista que hoje é de 1,7 dia para 3 dias e que será medida pela taxa de ocupação e da venda de pratos no município.

Com relação aos distritos, buscam integrá-los com a sede e pretendem planejar o desenvolvimento do turismo antes de divulgá-los, principalmente em Glaura, Santo Antônio do Leite e São Bartolomeu, objetivando evitar impactos negativos no ambiente natural, cultural e social.

Considera que o Programa Estrada Real incentivou o município a apoiar o desenvolvimento turístico, mas faltam projetos mais eficientes. Acrescenta que as ações efetivas relacionadas ao PER são os marcos, que em Ouro Preto somam 101 na rota do caminho velho passando pelo Parque do Itacolomi, Lavras Novas e Itatiaia. De acordo com Diário Oficial do Estado de Minas Gerais (Suplemento, 19/05/2006), o IER e a Prefeitura de Ouro Preto inauguraram no distrito de Glaura no dia 20/05/2006 os marcos de sinalização turística instalados nos trechos da Estrada Real que cortam os distritos ouropretanos.

Questionada sobre os impactos sobre a arrecadação municipal respondeu que é percebido um pequeno impacto sobre a renda, e que já existe especulação imobiliária pela abertura de novos empreendimentos, mas não consegue relacioná-los com o Programa Estrada Real.

Com relação ao nível de emprego, este não é mensurado e o que se percebe de aumento é devido à mineração. Também não sabem o total de unidades habitacionais em todo o município e distritos, informando que Ouro Preto possui 130 meios de hospedagens.

Informa que, atualmente, a Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP) está realizando uma pesquisa sistemática sobre o fluxo de turistas, mas que a Prefeitura Municipal não possui dados específicos sobre a Estrada Real. Com relação à preservação do patrimônio não houve ações devido ao PER.

Questionada sobre desafios percebidos para alcançar o desenvolvimento do turismo, informou que é de grande importância legalizar as micro e pequenas empresas ligadas ao turismo. Acrescentou que “a classe empresarial solicita investimento em infra-estrutura básica, mas para atendê-los é preciso que o município arrecade receitas próprias”. As empresas informais, por não contribuírem com a receita do município, dificultam a circulação e melhor distribuição da renda em obras de infra-estrutura necessárias para a melhoria na qualidade de vida diretamente para a população e indiretamente para os visitantes.

Como expectativa, espera que a Estrada Real se torne um produto bem formatado para ter futuro e sugere “que busquem sinergia entre os setores, acessibilidade aos interesses da comunidade, dos empresários e do poder público, enfim mais diálogo”.

### **6.5.3 Secretaria de Estado de Turismo**

Em entrevista realizada em 09/03/2006, com o Daniel Anilton Duarte Marques ocupante do cargo de Diretor de Planejamento, Gestão e Finanças da Secretaria de Estado de Turismo, foram levantadas as ações e os resultados práticos alcançados pelo programa Estrada Real no que diz respeito ao incentivo das atividades turísticas nos municípios da Estrada Real.

Questionado sobre as ações e os resultados práticos alcançados pelo programa Estrada Real no que diz respeito ao investimento privado nos municípios da Estrada Real, Daniel Anilton informa que o Banco de Desenvolvimento Minas Gerais (BDMG) não envia relatórios para a SETUR divulgando os resultados alcançados pelo programa Estrada Real, somente repassam informações básicas como: quantos financiamentos foram feitos e o valor gasto. A SETUR divulga os recursos do FUNDESE nos municípios, mas as informações financeiras ficam restritas ao BDMG. Indagado se há previsão de investimento para o trecho Ouro Preto-Ouro Branco para 2006, informou não possuir nenhum investimento previsto especificamente.

Indagado sobre a mensuração das ações e dos resultados práticos alcançados pelo programa Estrada Real, no que diz respeito à promoção e à divulgação da atividade turística da Estrada Real informou que essa mensuração é um pouco complicada por ter sido feito um investimento muito grande desde 2003, em diversos veículos de comunicação. Informa que percebem que a Estrada Real é um produto de Minas e que boa parte das pessoas tem conhecimento sobre ela. Percebe aumento do número de pessoas que vêm até a SETUR e ao IER buscando informações sobre o programa. Sobre essa percepção sabem que houve aumento de interesse das pessoas e do conhecimento do que é Estrada Real. Acrescenta que nos municípios principais da Estrada Real, onde já existe um desenvolvimento turístico, várias pessoas se envolvem mais com o tema e buscam informações sobre o que é a Estrada Real.

Daniel Anilton informou que foram várias ações e projetos específicos para a Estrada Real (TABELA 29), como por exemplo: a capacitação profissional na cadeia produtiva do turismo; sinalização turística rodoviária, telefonia rural, expansão da telefonia celular, parceria do estado com a FGV para elaboração do Banco de Dados Estatísticos do Turismo na Estrada Real; promoção e divulgação, sensibilização, financiamentos por meio do FUNDESE/Estrada Real; geoprocessamento dos caminhos da Estrada Real e recuperação de alguns trechos como os “Caminhos dos Escravos”.

TABELA 29  
Investimentos - Programa Estrutrador Estrada Real – 2004 a 2006

AÇÕES	REALIZADO R\$		ORÇAMENTO R\$
	2004	2005	2006
Integração dos Circuitos Turísticos	25.000,00	87.500,00	100.000,00
Potencialização do Ecoturismo	14.000,00	100.000,00	100.000,00
Promoção e Divulgação	180.000,00	1.000.000,00	1.779.500,00
Revistas e Guias Turísticos Estrada Real	-	1.593.400,00	-
Telefonia Rural	50.000,00	800.000,00	500.000,00
Sinalização Turística	320.000,00	1.220.000,00	1.000.000,00
Sinalização Estrada Real – Marcos	-	409.800,00	-
Recuperação Trecho Diamantina-Medanha	-	750.000,00	-
Fundese	760.000,00	7.000.000,00	2.200.000,00
Capacitação Profissional	-	1.000.000,00	1.300.000,00
Geoprocessamento	-	200.000,00	100.000,00
Estatística Estrada Real	-	30.000,00	25.000,00
Qualificação e Certificação Empresas	-	1.300.000,00	-
Certificação Profissional	-	752.500,00	-
Produção associada ao turismo	-	520.000,00	-



Segurança e Policiamento	-	165.000,00	25.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>1.349.000,00</b>	<b>16.928.200,00</b>	<b>7.129.500,00</b>

Fonte: Superintendência de Planejamento e Gestão – SETUR – 2006

Tabela elaborada pela autora

Com relação às ações e aos resultados práticos alcançados pelo programa Estrada Real no que diz respeito ao resgate, à preservação e à revitalização dos pontos de atração turística existentes nos municípios da Estrada Real informa que no trecho de Ouro Preto-Ouro Branco não foi feita nenhuma recuperação e não há previsão. Com exceção do trecho de Diamantina nos Caminhos dos Escravos, a SETUR não trabalha com recuperação em trechos específicos municipais. Essas melhorias de trechos municipais ficam a cargo do governo local. Relata que as ações da SETUR são planejadas de forma global, tratando a Estrada Real como um todo e para os sete circuitos que já estão certificados.

Perguntado se percebe dificuldades por parte dos atores envolvidos no desenvolvimento do programa Estrada Real em conhecerem a sua função, os seus papéis a serem desempenhados, respondeu afirmativo complementando que “a maioria dos municípios fica aguardando o Estado resolver todos os seus problemas”. Informa que em Minas Gerais o investimento do setor privado no turismo é muito restrito, quando comparado com outros estados: “o empresário mineiro acha que é função do estado investir ocorrendo então as inversões de papéis”.

Explica que com relação ao poder público, é necessário formular o Plano Diretor Turístico, perceber o que o município necessita. Inclusive na metodologia dos Circuitos Turísticos que utiliza o planejamento estratégico participativo, “os municípios definem a meta responsável, mas ainda carecem de mais compreensão”. Acredita que o nível educacional dos indivíduos dificulta o entendimento dos papéis a serem desempenhados.

Informa que em Ouro Preto, as ações e os resultados práticos alcançados pelo programa Estrada Real foram: sinalização turística, capacitação de mão-de-obra relacionada aos equipamentos turísticos como hotéis, pousadas, restaurantes, reabertura do Parque do Itacolomi, promoção e divulgação, sinalização dos caminhos com os marcos. E que em Ouro Branco não houve ações.

Perguntado se os acessos e caminhos da Estrada Real serão asfaltados respondeu que a idéia é que todos os acessos aos municípios envolvidos com a Estrada Real tenham um caminho que

não seja asfaltado por questão de segurança para os turistas. “Deve ter uma alternativa no município que ofereça para o turista um caminho bonito e seguro para realizar as caminhadas, cavalgadas, o turismo de aventura que faz parte da divulgação do projeto. Os públicos principais são os caminhantes, ciclistas e cavaleiros, mas nessas regiões já existe um público muito diversificado. A estrada real entra como mais um atrativo”.

Questionado sobre os resultados práticos alcançados pelo programa Estrada Real no que diz respeito ao aumento da arrecadação do Estado, ao fomento de emprego e renda, respondeu que não possui nenhum dado e acompanhamento para medição desse aumento. Informa que somente no ano passado entraram em contato com a Fundação Getúlio Vargas para construir uma metodologia de mensuração dessas variáveis econômicas do turismo, “mas ainda não há uma base de dados que permita a comparação e verificação da evolução do Programa Estrada Real”.

Perguntado sobre os problemas ou desafios enfrentados para o alcance dos objetivos do programa Estrada Real, respondeu que um dos problemas é ter definido uma área muito grande, o que é difícil de se trabalhar como produto turístico. Informa que muitos municípios não possuem nenhuma estrutura para receberem turistas e que, segundo sua percepção, a área deveria ser mais delimitada, alcançando a metade do que é hoje. Acrescenta que outro problema é o entendimento dos papéis a serem desempenhados pelos municípios e empresários que ficam esperando ações do Estado, como também a própria dificuldade do Estado em implantar o programa Estrada Real. “A implantação é difícil basicamente pela questão das deficiências de corpo técnico”.

Avalia o Programa Estrada Real, em geral, atualmente como bom porque “a SETUR passou a trabalhar mais integrada com o IER, considerados parceiros do projeto caracterizando uma parceria pública-privada”. Agora, o Conselho de Turismo para a Estrada Real não funcionou mais e o programa está sendo gerenciado pela SETUR.

Informa que “é um momento de mudanças políticas; precisa-se aguardá-las, mas será dada seqüência tendo a continuidade do governo atual, ou seja, continuará a ser um projeto prioritário com o mesmo tratamento que teve durante o ano de 2005”. Ocorrerá liberação de recursos; buscando evoluir a participação dos municípios turísticos que precisam ter uma postura mais pró-ativa. Para alcançar esta postura, em 2005 foi ofertado o curso de

capacitação de Agentes Públicos direcionados aos prefeitos, secretário e pessoal envolvido com o turismo local, ministrado por uma equipe da Assembléia Legislativa. Segundo o entrevistado, o retorno foi muito bom e sugere-se que esta ação seja constante.

Perguntado se é visível que o programa Estrada Real provocou aumento no fluxo turístico no estado de Minas Gerais, respondeu que foi percebido, mas não têm como mensurar a quantidade desse aumento. Acrescenta que também os municípios possuem esta percepção e que notam, também, pelos empresários que têm procurado mais financiamentos. Acredita que o foco da promoção do Estado e do IER foi o Programa Estrada Real, “então esse aumento no fluxo turístico em Minas Gerais deve-se pela divulgação da Estrada Real”.

Questionado se as comunidades estão se organizando para acompanhar o desenvolvimento turístico ao longo da Estrada Real respondeu que percebe maior organização das comunidades onde o turismo já está mais consolidado, com mais potencialidade, onde há mais demanda turística e onde o governo local e os empresários investem mais. Acrescenta que um indicador seria a Certificação dos Circuitos, pois este critério é uma das exigências do Estado.

Perguntado sobre quais as principais ações que os municípios precisam ter para desenvolver o turismo, respondeu que em sua percepção precisam conscientizar-se sobre o seu papel, que a administração municipal deve considerar o turismo uma prioridade, e que possam conhecer suas necessidades para aprimorá-las e responder a demanda:

Os projetos públicos são planejados para incentivar os municípios a desenvolverem várias ações. Por exemplo, num projeto de capacitação, o município precisa saber qual é a demanda dos cursos: hotelaria, restaurante, guias, condutores, entre outras. O município precisa saber os recursos que possui e os que não possui. E isso é muito difícil de terem e repassarem para nós, e precisamos dessas respostas de forma mais rápida para se conseguir um maior envolvimento dos atores locais e maior investimento dos empresários.

Sobre as principais ações do Instituto Estrada Real, respondeu que é fundamental a estruturação do trecho de caminhantes, de cavalgadas, de ciclistas, o caminho da Estrada Real, com parceria das prefeituras. Melhorar a qualidade do caminho para circulação, captação de investidores para a região que tem uma forte vocação turística e informa que “isso foi conseguido no início do projeto e hoje está reduzido”. Informa que a FIEMG poderia estar captando mais investimentos para o programa e “considero que o papel do IER é estimular a

iniciativa privada em investir no programa e captar investimentos, pois é muito mais fácil para o IER repassar recursos para os municípios e empresas do que o Estado”.

Com relação às ações do Governo Federal informa que já existe parceria direta entre o Governo Federal e o IER, com convênio direto com o MTUR, como a sinalização turística rodoviária, capacitação, produção associada ao turismo, promoção. E tem a parte que o governo federal investe por meio da SETUR, mas informa que a SETUR não possui convênio específico para a Estrada Real.

Conversando sobre a Regionalização do Turismo e os Roteiros do Brasil do Plano Nacional de Turismo, visto que o Caminho Velho da Estrada Real é considerado um roteiro turístico pelo Ministério do Turismo, Daniel Anilton foi questionado como o Estado de Minas está seguindo as diretrizes nacionais referentes à regionalização. Ele respondeu que Minas Gerais possui uma situação diferente da maioria dos outros estados porque o Estado já tinha dividido suas regiões turísticas em circuitos. Informa que o MTUR não aceitou esta divisão desde 2003 e que agora impôs que Minas Gerais divida o estado em 10 macroregiões turísticas (ANEXO A) para que englobem todos os municípios do estado. Segundo o MTUR, a divisão em circuitos não favorecia a inclusão de todos os municípios. Então, explica que “no âmbito estadual continua a política da Certificação dos Circuitos e que somente no âmbito federal utilizará as macrorregiões”.

Perguntado como alcançar a integração regional informa que isso é um processo de longo prazo, “mas que vale a pena e que dará bons frutos”. Explica que para Minas Gerais, possuindo 853 municípios, fica difícil trabalhar com a municipalização, e, portanto é necessário alcançar a integração dos municípios com características afins para buscarem o desenvolvimento da região, alterando a mentalidade para a cooperação, pois o crescimento de um município converge para toda a região. Mas acrescenta que “as alterações de políticas e governantes podem atrapalhar esse processo, e entendo que uma maior participação direta do setor privado e da sociedade civil poderia reduzir essa influência política, pois cada um exercendo sua função de forma integrada garante a continuidade do processo de desenvolvimento turístico”.

Informa que os fatores que contribuíram para o alcance dos resultados positivos foram: a parceria com o IER caracterizando a parceria pública-privada; o fato do programa Estrada

Real ser considerado estruturador, tendo prioridades e liberação de recursos; ser considerado no PPAG o que facilita a articulação com outros órgãos do estado que acabam priorizando investimentos para as regiões que aderiram ao programa Estrada Real; parcerias com as outras secretarias conseguindo realizar ações de saneamento básico; recuperação e pavimentação de rodovias; abertura de parques, centros tecnológicos; número crescente de investimentos para os municípios da estrada real, respeitando que cada órgão possui seus próprios interesses tanto técnicos quanto políticos.

Comunica que a dificuldade em implementar as políticas relacionadas ao PER e que prejudicaram o alcance dos resultados esperados foram: a falta de corpo técnico; recursos para investimentos; baixo investimento do empresariado (argumenta que “o empresário mineiro espera acontecer para investir”); a própria estrutura do estado que emperra e é muito burocrática; a questão de não existir descentralização na SETUR; as políticas determinadas pela SETUR dependem da boa vontade dos Circuitos Turísticos que são parceiros, mas não possuem vínculos com o Estado; falta de coordenação regional nos circuitos e a falta de proximidade do Estado com a região turística, o que é primordial para dar continuidade às diretrizes estaduais.

Perguntado ao Sr. Herculano Anguineti, Secretário de Estado de Turismo, se existem problemas ou desafios relacionados à procura e à liberação dos recursos para os investidores da Estrada Real, este respondeu afirmativamente e explicou que no final do ano de 2004 o BDMG solicitou a liberação para aplicar os recursos que estavam alocados normalmente no FUNDESE em outra linha de crédito do banco tendo em vista que não houve tomadores para aquele fundo. Explicou que

No ano de 2005, estimulamos a informação da existência desse fundo aos agentes deste cenário para terem conhecimento que até então poucos tinham conhecimento das linhas de financiamento, de que forma eram processados e as vantagens de obter esse crédito para investimento. Então esbarramos nas resistências, restrições de ordens institucionais a toda operação financeira bancária. Diante disso apelamos ao BDMG de forma a flexibilizar esses procedimentos simplificando ao máximo essas rotinas com o objetivo de facilitar a obtenção desses recursos aos empreendedores para expansão ou para abertura de novas empresas.

Perguntado sobre a sua percepção relacionada com as principais ações executadas com relação ao programa Estrada Real até o presente momento, pelos municípios de Ouro Preto e

Ouro Branco informou que houve um envolvimento pequeno desses municípios, “não aproveitaram o que poderiam ter aproveitado. Por exemplo, convidamos vários destinos a irem conosco a feiras nacionais e internacionais e Ouro Preto nunca se fez presente”. Ouro Branco também com pouco envolvimento faz parte do circuito do ouro “e quando há capacitação eles participam”. Percebe-se que o governo local precisa trabalhar mais o desenvolvimento turístico, pois a SETUR tem a estrutura, técnicos, mas informa que os municípios não os procuram.

Com relação ao Instituto Estrada Real informa que as principais ações foram: certificação da marca, os arranjos produtivos locais; ações em parcerias com a SETUR na capacitação, na promoção, feiras internacionais, e informa que “eles também sentem falta da presença específica de alguns atores”. Com relação ao Governo Federal, informa que buscou investir praticamente em tudo o que foi proposto pela SETUR.

Indagado sobre os problemas ou desafios enfrentados para o alcance dos objetivos do programa Estrada Real explica que esse programa é um grande desafio:

No seu início deixou criar uma singularidade entre a ER e o caminho de Santiago de Compostela o que são duas coisas muito distantes. O caminho de Santiago é um caminho físico, a Estrada Real é um conjunto de atrativos, que alguns trechos você consegue identificar, é o que o IER está fazendo, está sinalizando o trecho histórico, que boa parte do traçado original foi substituído (BR 040). Então o principal desafio é fazer as pessoas conhecerem a realidade, para que isso não gere uma frustração. Querem caminhar, terão um trecho propício, original, mas não existe na estrada de 1.400 km estrutura total para caminhada, cavalgada e ciclismo.

Informa que no trecho Ouro Preto-Ouro Branco estão formatando um projeto que são as trilhas parques, para evitar que os turistas caminhem no asfalto.

Com relação à integração regional, informa que a SETUR busca primeiro a criação da Comissão do Turismo Integrado (CTI Sudeste), conseguindo colocar numa mesma mesa RJ e SP; um por ser maior emissor e o outro por ser o maior receptor. “Minas Gerais presidiu o primeiro momento e agora passamos para o Espírito Santo. No Salão de Turismo já participamos de forma integrada, num mesmo estande, e a Estrada Real uniu Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo; a criação de alguns produtos leva a isto”.

Perguntado se os atores envolvidos (setor público federal, estadual e municipal; setor privado e sociedade civil) com a Estrada Real sabem quais são as funções e as ações que precisam ser executadas para o alcance do desenvolvimento turístico, respondeu que ainda não.

No nível de objetivo não. Quando o governo federal e o governo estadual tomaram posse o programa já estava em curso. É um programa que surgiu no governo anterior e os governos federal, estadual e municipal tiveram que assumir. Tenho certeza que nenhum desses setores sabe o que fazer e o que pode fazer. É necessário fazer uma grande arrumação.

Finaliza argumentando que acredita como grande desafio para alcançar o verdadeiro desenvolvimento turístico é conseguir fazer com que as comunidades e os agentes públicos municipais acreditem no turismo como vetor de desenvolvimento econômico e social: “se esses atores não se convencerem, todos os nossos esforços serão em vão. Cabe ressaltar que as ações da SETUR são estimuladas de acordo com a demanda dos municípios e dos circuitos turísticos”.

## 6.6 Instituto Estrada Real

Paula Versiani Borges, Diretora do Núcleo de Pesquisa e Informações do Instituto Estrada Real, informou que o Instituto Estrada Real iniciou suas atividades em 2003; uma ONG mantida pela FIEMG que cede espaços físicos e técnicos para executarem projetos de fomento do turismo ao longo da Estrada Real e que objetivam a qualificação dos serviços, a sinalização turística, a infra-estrutura e a demarcação de todo o eixo principal da Estrada Real.

O IER é um indutor do desenvolvimento turístico, mas quem desenvolve o município é ele mesmo. Não adianta nossas ações se na ponta o empresário não estiver entusiasmado e integrado, assim ele não vai fazer acontecer. O poder público municipal tem que correr atrás e estruturar o seu município com políticas públicas de turismo.

Explica que o IER tem como objetivo principal a elaboração de produtos turísticos nos pólos da Estrada Real, privilegiando Ouro Preto e região, Catas Altas e região, Tiradentes e São João Del Rei; formatar projetos; transformar essas regiões e municípios em produtos e vendê-los para o grande público, nacional e internacional. “O que não deixa de ser um projeto estruturador”.

Informa que o IER sempre busca contatos com o poder público, com os municípios, com as lideranças para fazer um trabalho de sensibilização, mobilização, pois a prioridade do Núcleo de Pesquisa e de Informação é a sinalização e a colocação dos marcos. Também junto à iniciativa privada busca parceria no sentido de vender espaço de divulgação dos estabelecimentos nos marcos. “A Prefeitura corre atrás dos parceiros dela para a instalação dos marcos”. Informa que o preço do marco é de R\$ 600,00, com média de 23 a 29 marcos por município, “sem custo para o município; o único custo é vir a BH com caminhão para levar os marcos. Um técnico do IER acompanha a instalação para ser no local mapeado e de maneira correta”. O custo do marco é arcado com recursos de alguns parceiros da iniciativa privada junto ao IER.

Ela explica que os técnicos do IER vão até o município para levantar os locais por onde passa a Estrada Real considerando a história, mas também, levam em consideração se aquele local é seguro para ser demarcado para a passagem de turistas; se é sensível para a passagem, se degrada o ambiente (como cachoeiras). Se for muito impactante ou sem segurança, criam-se variantes, caminhos alternativos.

O IER não tem interesse em divulgar um atrativo sensível para a visitação de milhares. Além disso, os marcos mostram a sequência do caminho da ER. Se os municípios que estão no eixo principal da ER são interligados por rodovias asfaltadas, não iremos colocar os turistas para passarem em meio de carretas e carros. Não dá para fazer Estrada Real no asfalto, então, criam-se alternativas para zelar pela segurança do turista, mas não deixando de divulgar aquele trecho.

Aponta outra preocupação com a questão de apoio ao turista, ao caminhante que percorre cerca de 30 Km por dia; é necessário que nesse trecho encontre pousadas e restaurantes com bons serviços, um local para descanso e alimentação. Explica que hoje é inevitável que faça a demarcação em trechos de estrada de terra, “sabemos que futuramente o local pode optar por asfalto, mas o ideal é buscar alternativas de calçamento”. Acrescenta dizendo que cabe ao poder público municipal determinar que tipo de progresso ele quer para a sua região, daí irá traçar ações condizentes com estas diretrizes.

Informada de que no Centro de Informações Turísticas de Ouro Preto não foi encontrado nenhum material informativo sobre a ER, somente um mapa afixado na parede, Paula Versiani informou que o IER tem material de divulgação, mas que eles ficam sabendo da necessidade de mais material através do contato desses locais com o IER. O material é



destinado órgãos públicos e para os setores hoteleiros. “A folheteria tem que estar em determinados locais como para os guias de Ouro Preto, mas não temos recursos para bancar para toda a extensão da ER. Precisamos pensar em como organizar o material para os pontos principais”. Esclarece que provavelmente esta função seria das operadoras e das agências da região que fariam o material de acordo com o pacote, com o roteiro a ser apresentado.

Questionada sobre quais são as ações que os municípios devem desenvolver com relação à ER informa que devem ser os multiplicadores das informações. “Entender o programa, sensibilizar e mobilizar o município para que as ações aconteçam da melhor forma possível, ou seja, mostrar a importância do fomento do turismo para o município”.

Referente às principais ações realizadas pelo governo do Estado, citou: a iniciativa do governo em criar a SETUR demonstra grande consideração para com o turismo; também considerá-lo como o programa prioritário, estruturador do Estado de Minas Gerais; a criação dos circuitos que considera como fundamental para o fomento das regiões e as suas certificações. E complementa dizendo que o IER segue as diretrizes dos circuitos, apoiando todas as campanhas de fomento.

E pelo governo Federal informa como principais ações foram a roteirização e a inclusão do PER Programa de Roteirização – Roteiros do Brasil e de acordo com Michele Alessandra Maciel, Diretora de Turismo do IER, “na regionalização não há como planejar sem formatar roteiros, e a regionalização privilegia as regiões, com roteiro integrado aos quatro estados (MG, RJ, SP, BA)”. Segundo sua visão o programa de roteirização é feito para criar possibilidades para o operador de turismo ter condições de formatar o roteiro. “E cada região deverá levar até três roteiros para os Salões de Turismo”, evento anual organizado pelo MTUR.

Informa também que Minas Gerais, no ano de 2006, deve levar: Belo Horizonte e região, Circuito da Canastra e Estrada Real (Serra do Cipó e Circuito dos Diamantes). Assim, o IER está formatando um banco de dados de todo o caminho velho da ER, escolhendo 17 municípios por critérios como: receptivo local, apelo voltado para a ER, guias cadastrados, condutores instruídos. Desse banco de dados o IER formou o tarifário que foi entregue em junho no Salão de Turismo. Mas acrescenta que participaram desse programa somente as empresas que possuem certificado de cadastro no MTUR, uma forma de fazer com que o setor

de turismo se formalize. Em troca o MTUR financia viagens, capacita mão-de-obra para as empresas cadastradas. Michele informa que o MTUR lançou um portal de hospedagem ([www.portaldehospedagem.com.br](http://www.portaldehospedagem.com.br)) que será bastante divulgado e onde o Brasil inteiro poderá cadastrar os meios de hospedagem. Além disso, organiza a Caravana Brasil com preparação de todo o roteiro da Estrada Real para os operadores internacionais.

Perguntado a Paula Versiani sobre os dados levantados da demanda, da oferta e do patrimônio nos municípios envolvidos na Estrada Real, ela informou que sobre a demanda não houve levantamento; foi diagnosticado pela FIEMG a oferta em 2003 pelo Perfil do Potencial Turístico de Influência da Estrada Real.

Com relação ao tempo de permanência dos turistas nos municípios da Estrada Real, a entrevistada disse que não possuem este levantamento e que seguem a média de permanência nacional sendo de 1 a 15 dias, dependendo do roteiro. Explicam que por meio de contatos com as agências de turismo estes informam que percebem um tempo médio de 5 dias. Com relação aos caminhantes, cavaleiros e ciclistas informam que os caminhantes gastam 1 pernoite em municípios menores e 2 pernoites em maiores.

Com relação à renda dos turistas informam que não sabem especificamente, mas percebem uma melhoria na qualidade do turista.

O IER não trabalha com a massificação do turismo, o turismo na ER é um turismo caro, mas em determinados trechos você encontra bons preços e serviços. A ER oferece serviços em diversas faixas de renda. É um turista que prima pelo conforto e pelo bom atendimento. As agências informam que 60% dos turistas são da classe A e que este público procura a ER como válvula de escape, fugir do urbano, busca de conhecimento, do viver interiorano.

Com relação ao monitoramento da satisfação do turista com a Estrada Real, informam que utilizam a ferramenta do site do instituto “Fale conosco” e o “Diário de Viagem” onde os turistas dão retorno sobre suas experiências de viagens pela Estrada Real, demonstrando suas satisfações.

Paula Versiani comunicou que considera boa a demanda dos municípios com relação à Estrada Real, sendo percebida principalmente devido à colocação dos marcos no eixo principal. Com relação a Ouro Preto informa um excelente envolvimento, pois “Ouro Preto é o início de tudo. O município está sempre em contato conosco, é parceiro e de todas as

demandas do IER, o município atende e tentamos fazer o mesmo”. Com relação ao município de Ouro Branco não soube pontuar devido à falta de contato com a Prefeitura.

Referente ao envolvimento da comunidade com o programa Estrada Real ela comenta que nesse ponto percebe muito retrabalho do IER com as comunidades. “Várias sensibilizações, várias visitas são feitas, porém a comunidade fica entusiasmada quando vamos, mas é momentâneo. Se ficarmos muito tempo sem aparecer, fica estagnado, não há continuidade”. Também se percebe a falta da credibilidade do PER com a iniciativa privada e com o poder público municipal, porque sempre aguardam as ações e as conseqüências, esperam o que vai ocorrer. “Talvez falte um pouco de parceria e integração e isso reflete na comunidade”.

Foi solicitado o quanto o IER investiu até o momento no Programa Estrada Real referente a: *marketing* e publicidade; banco de dados e serviços estatísticos; apoio a estudos, pesquisas, publicações; preservação do patrimônio cultural e meio ambiente; certificação dos estabelecimentos comerciais; capacitação e treinamento, mas os dados não foram apresentados.

Também não repassaram informações quanto aos valores investidos até o momento referente à implantação, expansão, modernização e competitividade das empresas turísticas inseridas na Estrada Real.

Informa que as ações a serem executadas no presente ano de 2006 pelo IER são: a demarcação e sinalização de toda a Estrada Real; a implementação do programa de fortalecimento das redes de turismo locais, formatação de produtos turísticos e capacitação de empreendimentos já instalados, da FIEMG com o BID, que já está em implantação nos Pólos de Ouro Preto, São João Del Rei e Santa Bárbara; foram investidos US\$ 3,4 milhões; a certificação dos serviços turísticos da ER e a instalação dos *displays*.

Questionada sobre os problemas ou desafios enfrentados para alcançar o desenvolvimento e/ou aprimoramento do programa Estrada Real afirma que o programa é pioneiro e para alcançar a crença da iniciativa privada nesse programa leva tempo, além do problema estrutural do sistema turístico. Mas acredita no programa e busca sempre melhorar, inclusive percebendo aumento na contratação de mão-de-obra.

Como expectativas espera que o programa, daqui a 4 ou 5 anos, seja uma realidade para todo mundo, que esteja com o envolvimento do poder público e da iniciativa privada e que seja auto-sustentável.

Informa que os fatores que contribuíram para o alcance dos resultados positivos foram a integração da equipe IER, a integração com os parceiros, a vontade do IER e dos parceiros. E os fatores que prejudicaram o alcance dos resultados esperados são: a falta de planejamento e a falta de continuidade das ações realizadas pelo IER pelos municípios.

Questionado sobre o aumento no fluxo turístico devido a Estrada Real, Frederico Coelho, responsável pelo setor de estatística e economia do IER, informou

A estatística do Setor de Turismo no Brasil e da Estrada Real são pobres; pois as fontes de informações são muito carentes. O setor de turismo não é organizado dentro da conta de serviços, está disperso em diversas sub-contas. O crescimento do segmento do Turismo para ser medido precisa ser, atualmente baseado numa matriz do BNDES de 1995 e de lá vir traçando o seu crescimento.

Sobre a demanda da Estrada Real informa que ainda não tem nenhum estudo específico e que estudam um projeto para traçar o perfil dos turistas da Estrada Real.

*Mas temos algumas percepções como, por exemplo, em Ouro Preto, cidade considerada Patrimônio Histórico da Humanidade, com relação ao Turismo Internacional, fica claro que esses turistas escolhem Ouro Preto em função da cidade e não da Estrada Real. Através de relatos de empresários que lidam diretamente com os turistas já começamos a perceber uma mudança nessa situação, principalmente de 2003 para cá, ano de lançamento do programa e que também informam que o tempo de permanência tem alongado, transitando por cidades próximas. Mas tudo isso é no 'faro', tudo está recente, não temos como medir.*

Questionado também sobre a percepção do aumento no número de empresas turísticas devido ao PER, Frederico explica que o IER tem agregado valor ao produto não só do município, mas da região. Mas o IER não divulgou dados concretos.

A Estrada Real está acontecendo, mas em contexto de Brasil, ou seja, possui grande número de estabelecimentos informais, com dificuldade de captar capital de giro devido a juros altos e leis trabalhistas. O custo-Brasil é caro para empreender, então o empresário pensa duas vezes antes de abrir o negócio. A Estrada Real tem crescido, o número de estabelecimentos formais tem aumentado.

## 7 CONCLUSÃO

Ao longo da rodovia entre Ouro Preto e Ouro Branco constata-se um fluxo turístico com cidades turísticas como Mariana, Santa Bárbara, Catas Altas, Congonhas, São João Del Rei, Tiradentes, Conselheiro Lafaiete entre outras e com outros núcleos históricos próximos como Carreiras, Santa Rita de Ouro Preto, Lavras Novas, Chapada, Itatiaia, Monsenhor Isidoro, Rancho Novo, Rancharia e Rodrigo Silva entre outros. O trecho asfaltado liga essas cidades a Belo Horizonte, ao sul de Minas Gerais, ao estado do Rio de Janeiro, compreendendo assim um grande movimento de veículos nesses sentidos.

O trecho Ouro Preto/Ouro Branco possui grande vocação turística confirmado pelos patrimônios materiais e imateriais existentes. Atualmente, ocorrem ações do governo do Estado e do Instituto Estrada Real como a demarcação e implantação de *displays* e *totens* que fornecem mais informações sobre o trecho, bem como a continuidade da divulgação e promoção da Estrada Real por parte do governo estadual e do Instituto Estrada Real.

Porém, não foram percebidas ações relacionadas com a valorização do patrimônio histórico/cultural/natural presentes tanto nos distritos em estudo quanto no trecho, como também não há previsão de nenhum projeto específico que prepare estes locais para a visitação pública e satisfação dos turistas.

Nesse ponto, cabe salientar a importância desse trecho para o PER, entendido nesta pesquisa como o início da chamada Estrada Real; cabe uma postura mais ativa dos órgãos públicos estaduais e municipais, bem como do Instituto Estrada Real responsável pela formatação de produtos e serviços turísticos ao longo da estrada. Para isso, é primordial a definição dos papéis e das ações de cada agente, o que é de fundamental importância para o sucesso de qualquer plano de desenvolvimento turístico. Nesse trecho, as ações municipais, estaduais, da iniciativa privada e da sociedade civil precisam ser integradas, claras, detalhadas e entendidas por todos os envolvidos.

Durante a aplicação da pesquisa ficou clara a fragmentação de ações dos diversos agentes; não há nenhuma preocupação em preparar a comunidade local para os impactos positivos e negativos do Programa Estrada Real e do desenvolvimento de turismo; ocorre uma completa falta de integração da sociedade local, classe empresarial, prefeituras e gestores do programa.

Os resultados da pesquisa sugerem que para se promover efetivamente o processo de desenvolvimento local das atividades, e não se limitar apenas em ações fragmentadas, é necessário que alguns fatores existam em conjunto. São essenciais: o envolvimento da comunidade local; a integração, o comprometimento dos atores e a delimitação de suas responsabilidades; a adequação da oferta de mão-de-obra especializada; a disposição de mecanismo de financiamento apropriado à rede de negócios; a eliminação de barreiras para efetivar um clima propício aos negócios que levem as empresas vinculadas a atuar dentro de um sistema integrado; a ênfase na necessidade de melhor proteção e preservação do patrimônio (histórico, cultural e natural); ações específicas para esses patrimônios a fim de que possam ser utilizados como atrativos turísticos; a atenção à identificação e ao conhecimento dos mercados de turismo específicos.

Os objetivos definidos pela Lei de criação do PER são: possibilitar o incremento da arrecadação do Estado e dos municípios mineiros; incentivar o investimento privado no território do Estado; promover a alteração do perfil de distribuição de renda e elevar o nível de emprego da população do interior do Estado; promover e divulgar a atividade turística interna e de lazer no Estado; 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.

Observa-se que não foram encontrados parâmetros nos governos municipais para que pudessem ser verificados se a arrecadação local foi incrementada devido às ações do PER. Referente ao incentivo do investimento privado no território do Estado a partir do PER foi percebido com a pesquisa que, do total de 46 empresas dos setores de alimentação e hospedagem (TAB 21) localizadas nos distritos de Lavras Novas e Itatiaia, 38 (82,60%) empresários, consideraram que não sofreram influência do programa Estrada Real para a abertura de seu negócio. Somente dois empresários, um possui comércio no setor de alimentação em Itatiaia há 5 anos e o outro, no setor de alojamento em Lavras Novas, deram nota 10. Ambos comentaram que abriram o estabelecimento comercial devido às obras do asfaltamento que causaram aumento no fluxo de pessoas nos distritos.

Os empresários comentaram que não possuem conhecimento sobre as linhas de financiamento e de crédito para os empreendedores da Estrada Real. Dados da SETUR corroboram com a idéia de que poucas empresas têm conhecimento sobre o FUNDESE/Estrada Real, pois o

BDMG liberou de 2003 até 27/06/2005 recursos desse fundo somente para 12 empresas situadas ao longo de toda a Estrada Real (ANEXO B).

Com relação à promoção de distribuição de renda e ao aumento do nível de emprego, a presente pesquisa constatou que os empresários não citaram a renda em suas percepções. Sobre a geração de novos empregos, segundo as percepções dos mesmos, é praticamente nula. Além disso, os governos municipais, a SETUR e o IER não possuem dados estatísticos capazes de subsidiar avaliações sobre o fomento ao emprego e sobre o aumento da renda, e nem monitoram essas variáveis para informarem com segurança os resultados de suas ações públicas.

Foi possível estimar uma baixa expectativa dos empresários de contratarem mão-de-obra. No setor de alimentação, em Lavras Novas, verificou-se um percentual de 12,67% de expectativa de contratação e em Itatiaia 36,37%. No setor de alojamento, somente os empresários de Lavras Novas manifestaram intenção de contratação de novos empregados, o que apresentou um percentual de 17,58%.

Pode-se constatar que a maior parte dos atores entrevistados perceberam a ação de promoção e de divulgação da atividade turística interna e de lazer no Estado, como a divulgação e demarcação de certos trechos da Estrada Real. Com relação a ações de resgate, preservação e revitalização dos 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, percebe-se, no trecho entre Ouro Preto e Ouro Branco, um total abandono. Os atrativos relacionados com a Estrada Real estão cobertos de matos, não possuem facilidade no acesso, nem acostamento, nem estrutura física para que sejam conhecidos e admirados pelos turistas que procuram por essa região.

No trecho específico da pesquisa, verifica-se que, desde 1994, documentos informam sobre a necessidade de melhorias no acesso e na revitalização dos atrativos. Até o momento da pesquisa nenhuma ação de revitalização, preservação e conservação foram feitas nesses patrimônios existentes no trecho em estudo, permanece somente aberturas para o acesso aos atrativos feitas à época do asfaltamento do trecho pelo DER. Também não existe previsão por parte dos gestores do PER em realizar calçamentos, planejar locais de parada para veículos,

pedestres, ciclistas, cavaleiros; organizar locais para que o turista contemple com segurança, estrutura e conforto esses patrimônios da Estrada Real.

Muitas vezes, os planejadores, ao buscarem o desenvolvimento turístico, enfatizam o segmento da oferta, da parte física; preocupando-se somente em criar, aperfeiçoar ou organizar a oferta de serviços sem infra-estrutura econômica e social, assim como a logística de acessibilidade a esses serviços. Essa postura, no entanto, geralmente faz com os mesmos se descuidem em especificar adequadamente o tipo de turista, de avaliar o perfil e as motivações do mercado consumidor que pretendem atrair e de verificar se as diretrizes de ações estão de acordo com os anseios e as características da região receptora.

Além dos recursos captados pelo IER junto a organismos internacionais, foram investidos diretamente no Programa Estrada Real, do ano de 2004 até março de 2006, mais de R\$ 25.000.000,00 (Vinte e cinco milhões de reais) conforme já apresentado nesta pesquisa mais especificamente no item referente à Finalidade, Metas, Objetivos e Ações desse programa. Os dados aqui revelados para o trecho Lavras Novas-Itatiaia indicam que as ações implementadas foram pouco eficazes. Em certa medida, essas ações limitaram-se em gestão mercadológica dos circuitos turísticos e da Estrada Real sem contemplar devidamente os impactos negativos advindos do desenvolvimento do turismo como os ambientais, culturais e sociais.

Resta saber, através de futuras pesquisas que se fazem necessárias, se os resultados do programa como um todo, para a Estrada Real em toda a sua extensão, nos termos aqui analisados, são também limitados em relação ao valor aplicado até o momento.

No que se refere ao objetivo desta dissertação, se ocorre a participação da comunidade inserida no trecho Ouro Preto/Ouro Branco no desenvolvimento turístico local e suas percepções sobre as ações e efeitos do programa Estrada Real, percebe-se que não ocorreram ações constantes de sensibilização nem preparação das comunidades e agentes públicos para o desenvolvimento turístico. Nesse trecho, poucos representantes comunitários conhecem realmente o amplo conceito da Estrada Real e poucos conseguem obtê-lo. Essa conscientização deve partir dos gestores do programa mediante integração e divisão de ações do governo local. Os municípios e distritos devem levantar os seus atrativos relacionados com a Estrada Real, contatar o IER e a SETUR para planejarem o desenvolvimento de serviços e produtos turísticos locais e regionais.



Com relação aos objetivos referentes aos turistas fica claro que a Estrada Real atrai atenções de turistas, visto que aproximadamente a metade dos entrevistados respondeu positivamente que sentem atração pelo tema. Também, 48 turistas (42,48%) conceituaram a Estrada Real conforme o conceito divulgado em materiais de propaganda e em placas de informação. Entre esses turistas, encontram-se aqueles que interessam pelo turismo histórico/cultural; pelo turismo de aventura; consideram as caminhadas pela Estrada Real e as contemplação à natureza. Observou-se também que 86 turistas (74,78%) têm interesse de percorrer ou já percorreram trechos da Estrada Real.

Já para o turista que busca somente lazer e descanso, a Estrada Real não tem tanta atratividade. Estes buscam, no local, o conforto, os atrativos naturais o descanso e o lazer e não interessam pelos atrativos ligados à Estrada Real. Esses turistas não conhecem o conceito da Estrada Real e não têm conhecimento sobre o programa.

Por outro lado, os caminhantes (turistas/percurso), por exemplo, conhecem o conceito da Estrada Real, sentem falta dos pontos turísticos relacionados com a Estrada Real, querem mais informações sobre o assunto, pois se integram a um público mais exigente. Talvez por esses motivos os caminhantes citaram que não encontraram atrativos relacionados diretamente com a Estrada Real, fato que causou certa insatisfação.

Os turistas que percorreram a Estrada Real no trecho em estudo (23 turistas/percurso) ficaram satisfeitos com o passeio, mas 12 turistas reclamaram que não viram nada do que é a Estrada Real, em cujo trecho, existem categorizados 15 atrativos turísticos distribuídos pela estrada Ouro Preto/Ouro Branco. Percebeu-se ao fazer a caminhada com o grupo de mulheres da Estrada Real, que o trecho percorrido foi demarcado com pedras e laços de papel em árvores, com intuito de direcionar as caminhantes ao trajeto mais próximo e ao mais seguro da Estrada Real, visto que os pontos turísticos estão próximos do trecho asfaltado o que significa uma verdadeira caminhada de aventura. Na época da aplicação da pesquisa, final de julho de 2005, o IER ainda não tinha demarcado esse trecho da Estrada Real. Além da demarcação, é preciso que nesse trecho seja planejado um roteiro que oriente o turista e conecte os 15 pontos turísticos e outros mais. Provavelmente, a comunidade local os conhece, entretanto para o turista é importante que ele faça o roteiro e veja exatamente o que é divulgado pela mídia.

Com relação ao fluxo turístico, pode-se perceber a mesma falta de dados. O IER informou que não possui medição, que segue a percepção das agências de viagens que possuem roteiros turísticos ligados à Estrada Real. Pela aplicação da pesquisa, consegue-se perceber um aumento no fluxo de turistas na região, mas este é devido ao asfaltamento do trecho Ouro Preto/Ouro Branco. O asfaltamento significa um fortalecimento da infra-estrutura do local o que proporciona maior visibilidade dos seus potenciais turísticos e facilita um maior acesso as suas atrações turísticas. Mas somente o reconhecimento de uma região com vocação para o turismo histórico/cultural, o levantamento de seus atrativos, sua divulgação não proporcionam garantia de comercialização se não existir efetivamente um produto turístico formatado, pois é preciso que o local esteja preparado e queira receber o turista.

Ao conhecer o levantamento do IEPHA/IPCA sobre os 15 atrativos turísticos existentes no eixo principal e central da Estrada Real percebe-se a falta de consciência da preservação e utilização do patrimônio histórico/arquitetônico por parte das autoridades locais e estaduais, bem como a falta de projetos por parte do IER e da SETUR para a formação de parceria visando a cumprir com um dos objetivos de revitalização do entorno da Estrada Real e formatação de produtos turísticos.

Ações de conservação física são fundamentais dentro do novo contexto de funcionalidade da rodovia e acessibilidade de novos usuários. A revitalização da área, a valorização da visibilidade de estruturas e a proteção contra possíveis ações depredatórias e fatores de degradação, constituem já medidas diretas de zelo. Já o levantamento topográfico, mapeamento e identificação das estruturas e do entorno, junto a um Plano de Manejo e Educação Ambiental e Patrimonial, são medidas indiretas, não menos importantes, que buscam a preservação a longo prazo.

Além da falta de ligação entre os atrativos, verifica-se também uma inexistência de complementaridade entre os municípios de Ouro Preto com seu distrito Lavras Novas, com o município de Ouro Branco e o distrito de Itatiaia, principalmente em se tratando da Estrada Real. Faltam-lhe integração, comunicação, material promocional, troca de produtos e serviços que façam com que o tempo de permanência do turista aumente em toda a região.

Ouro Preto é o município pólo, então, o ponto emissor de turista para essa região. As empresas que compõem o *trade* precisam fazer um apelo turístico junto a este mercado

emissor. Mas, não foi percebida nenhuma relação de cooperação entre esses locais e empresas com o intuito de estabelecer parcerias para melhor atender aos turistas e, conseqüentemente, ampliar seu fluxo, sua taxa de permanência, maior rentabilidade para as empresas e para a comunidade.

Ouro Preto e Lavras Novas são dois locais, que possuem uma política de comercialização de seus atrativos turísticos antes mesmo da implementação do projeto Estrada Real, apresentam uma diversidade de empresas que complementam os serviços dos locais que ainda não estão estruturados, podem, assim, atender à demanda turística em crescimento.

Cabe nesse ponto um estudo sobre os fatores de atratividade de maior relevância em cada localidade, o que possibilita a observação e melhor utilização de suas características diferenciais, visando torná-las complementares, com a finalidade de alcançar maior demanda turística e aumentar as taxas de permanência dos visitantes na região que abrange tais localidades.

Com relação aos órgãos públicos municipais, fica clara a pouca integração destes com as ações do PER. As ações para o desenvolvimento turístico são planejadas de forma municipal, mas sem a preocupação em integrar com as regiões e em nenhum momento citaram o Circuito do Ouro, o que integra o trecho em estudo. Percebeu-se que Ouro Branco, no momento, preocupa-se com o seu crescimento devido à Açominas, não prioriza as ações relacionadas com o turismo, visto que também busca planejar toda a sua região antes de iniciar a divulgação e o desenvolvimento do turismo. Ouro Preto, atualmente, busca integrar a sede com seus distritos, o que antes não ocorria, mas ainda não apresentou uma visão mais ampla, uma visão segundo a regionalização do turismo.

Para o governo estadual, passa a percepção de que estão prontos para a implementação de projetos que desenvolvam o turismo, todavia, ao mesmo tempo, reclamam da falta de corpo técnico e de estrutura mais descentralizada. E o IER informa que sua parte está sendo cumprida e o que falta é o comprometimento e envolvimento dos municípios integrantes da Estrada Real. Nesse sentido, sugere-se a criação de um organismo de integração regional visando ao desenvolvimento turístico de toda a Estrada Real. Foi citado pelo IER e pela SETUR que hoje existe uma parceria entre esses órgãos, porém, parece que o que existe é uma divisão de tarefas: a área que é de um não pode ser tocada pelo outro. É necessário que haja uma integração das ações, uma verdadeira cooperação entre o Estado, o Instituto Estrada

Real, os Circuitos Turísticos e os governos locais, com objetivos juntos poderem celebrar contratos, captar e executar investimentos, promover a capacitação dos atores sociais, de forma equânime, ao longo de todo o trajeto.

Constata-se que a maioria dos atores pesquisados acredita na idéia da Estrada Real, possui expectativas positivas, acredita no seu futuro, para isso, no entanto, o que mais sugere é a aproximação dos atores, a descentralização de decisões e ações, o envolvimento do local, conhecer os recursos disponíveis e respeitar cada localidade, pois cada município ou distrito envolvido na Estrada Real possui sua particularidade e sua diversidade e isso precisa ser respeitado e valorizado para que alcance o desenvolvimento local pelo turismo.

A presente pesquisa confirmou que falta ao Programa Estrada Real um planejamento para um desenvolvimento sustentável do turismo visto que não ocorreu cumprimento de etapas como: conhecer os objetivos pretendidos de todos os setores envolvidos; diagnosticar a região; de elaborar o prognóstico; estabelecer estratégias e metas; de aplicar o plano de ação e monitorar os resultados.

A ausência de um planejamento nesse trecho da Estrada Real dificulta a garantia da sustentabilidade social, econômica, ambiental, espacial e cultural do local, pois não são estabelecidas ações que garantem a maximização dos impactos positivos do turismo e que minimizem os impactos negativos. Também não garantem a participação integrada dos setores da sociedade - Estado, iniciativa privada e a sociedade civil – com vistas para o desenvolvimento sustentável do turismo local. Observam-se somente ações fragmentadas desses atores as quais não estão inseridas em um verdadeiro plano de desenvolvimento turístico. Essas ações limitam-se à divulgação e à conscientização do que é Estrada Real para pólos turísticos tradicionais como Diamantina, Ouro Preto, Tiradentes, e de Circuitos Turísticos já consagrados em Minas Gerais como o da Serra do Cipó e do Diamantes.

Não se percebe um desenvolvimento do turismo ao longo de toda a Estrada Real, ele se realiza pontualmente, uma vez que nas regiões rurais, por exemplo, como Lavras Novas e Itatiaia, mesmo fazendo parte do Circuito do Ouro e pertencentes ao pólo turístico de Ouro Preto, a comunidade não conhece o programa e os empresários não estão estimulados a empreenderem devido ao programa. Então, para se alcançar a regionalização da Estrada Real, muita coisa ainda deve ser feita, o que dará espaço para muita pesquisa.

Nota-se a necessidade de maior organização dos municípios integrantes do trecho Estrada Real que, devido à descentralização do governo, delega-lhes maiores atribuições. Então, cabe ao local dispor e aplicar instrumentos de gestão e controle, como por exemplo o Plano Diretor, o que ajudará a definir melhor o seu papel e as suas funções. É necessário maior aproximação do Estado e do IER com os locais turísticos para estabelecerem um relacionamento do tipo integrado e cooperativo visando à unificação do planejamento do desenvolvimento do turismo da Estrada Real, bem como oferecer conhecimento técnico na área do turismo.

Sugerem-se mais pesquisas relacionadas com esse programa visto que encontram-se poucos trabalhos que abordam este tema e esperam-se novas avaliações sobre o Programa Estrada Real, principalmente, que estabeleçam indicadores de desenvolvimento sustentável do turismo, avaliações de eficiência ou rentabilidade econômica considerando os custos do programa em relação aos resultados que se obtiveram. Para isso, contudo é indispensável a organização dos dados e de um grande sistema de informação turística sobre a Estrada Real.

Espera-se que os gestores do programa consigam direcionar ações de acordo com as necessidades e interesses dos atores envolvidos no Programa Estrada Real, fornecer-lhes condições de trabalho e outros benefícios às localidades turísticas, bem como a criação e a oferta de produtos e serviços turísticos de qualidade, sobretudo, que satisfaçam as expectativas dos turistas, já que a Estrada Real possui um grande potencial de desenvolvimento.

O assunto desenvolvido não se esgota com este estudo, o que pode ser tema para pesquisas futuras.

## 8 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUILAR, Maria José e ANDER-EGG, Ezequiel. *Avaliação de serviços e programas sociais*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.

ALA-HARJA Marjukka e HELGASON Sigurdur. *Em direção as melhores práticas de avaliação*. Revista do Serviço Público Ano 51 n. 4, Out-Dez 2000.

ANDRADE, Francisco Eduardo de. *A invenção das Minas Gerais: empresas, descobrimentos e entradas nos sertões do ouro (1680 – 1822)*. Tese de Doutorado em História Econômica. FFLCH/USP – São Paulo, abril de 2002.

ANSARAH, Marília Gomes dos Reis. (org). *Turismo: Segmentação de Mercado*. São Paulo: Futura, 1999.

BAILLY, Antoine S. The Region: a basic concept for understanding local áreas and global systems. *CYBERGEO*, N° 42, 02/02/98 Disponível em: <<http://cybergegeo.presse.fr/paelinck/Bailly.htm>> [Consulta em: 09/10/2005].

BARBARÁ, Saulo & COELHO, Cláudia Carvalho. Os Caminhos e Descaminhos do Desenvolvimento Turístico Regional: Estudo de Caso Projeto Estrada Real. *III Observatório de Inovação do Turismo*. Artigos FGV/EBAPE/NEATH, 2005. Disponível em: <[www.ebape.fgv.br/pp/neath](http://www.ebape.fgv.br/pp/neath)> [Acesso em 25/10/2005].

BAUER, Marin W. e GASKELL, George. Pesquisa Qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático. 2 ed. Petrópolis, RJ, Ed. Vozes, 2003.

BENI, Mário Carlos. *Análise Estrutural do Turismo*. 2. edição. São Paulo, Ed. Senac, 1998.

\_\_\_\_\_. O Conceito de Sustentabilidade na Política de Turismo e Meio Ambiente. *Revista de Administração da USP*, v.33, n° 44, p. 53-55. São Paulo: USP, out/dez. 1998.

\_\_\_\_\_. *Política e Estratégia do Desenvolvimento Regional Planejamento Integrado do Turismo*. In: RODRIGUES, Adyr Balastrieri (org.), Turismo e Desenvolvimento Local. São Paulo: Hutec, 2002. p. 79-86.

\_\_\_\_\_. Turismo, Políticas Públicas e Desenvolvimento Regional e Urbano. Disponível em: <<http://www.etur.com.br/conteudocompleto.asp>>. [Acesso em 15/11/2005].

BRAGA, Roberto & MAMBERTI, Marina M. S. Arranjos Produtivos Turísticos e Desenvolvimento Local. *Anais do I Seminário Internacional O Desenvolvimento Local na Integração: Estratégias, Instituições e Políticas*. UNESP, Rio Claro, 19 a 21/05/2004. Disponível em: <<http://www.rc.unesp.br/igce/planejamento/publicacoes/TextosPDF/mamberti01.pdf#search>> [Acesso em 20/08/2005].

CALMON, Kátia Maria Nasiaseni. *A Avaliação de Programas e a Dinâmica da Aprendizagem Organizacional*. Dissertação de Mestrado em Administração Pública, Universidade Federal de Brasília. Revista de Planejamento e Políticas Públicas, n. 19, junho de 1999.

CARVALHO, Sônia Nahas. *Avaliação de programas sociais: balanço das experiências e contribuições para o debate*. Fundação SEADE, 2005. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php> [Acesso em 22/01/2005]

CASTELLI, Geraldo. *Turismo: análise e organização*. Porto Alegre: Sulina, 1975.

COHEN, Ernesto e FRANCO, Rolando. *Avaliação de Projetos Sociais*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1993.

COOPER, Chris et. al. *Turismo, princípios e prática*. 2. edição. Porto Alegre: Bookman, 2001.

CORIOLOANO, Luiza Neide Menezes Teixeira. (org) *O Turismo de inclusão e o desenvolvimento local*. Fortaleza, CE: Funece, 2003.

\_\_\_\_\_. *Do Local ao Global: O Turismo Litorâneo Cearense*. Campinas, S.P.: Papirus, 1998.

COSENTINO, Francisco Carlos. *1500-2000: Trajetórias*. Belo Horizonte: Centro Universitário Newton Paiva. Curso de História, 1999.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da e SAN SOLO, Davis Gruber. Plano Nacional de Turismo: Uma análise crítica. Caderno Virtual do Turismo, 2003 <http://www.ivt-rj.net/caderno/anteriores/10/>. Acesso em 12/10/2005.

DENCKER, Ada de Freitas Maneti. *Métodos e técnicas de pesquisa em turismo*. São Paulo: Futura, 1998.

DER – Departamento de Estradas e Rodagem de Minas Gerais. *Plano de Controle Ambiental para a Estrada Real - trecho Ouro Branco/Ouro Preto*. Março de 1994. Elaborado pela empresa DAM Projetos de Engenharia Ltda.

DIÁRIO OFICIAL DE MINAS GERAIS, Suplemento de 23 de setembro de 2005 p. 3.

\_\_\_\_\_. Suplemento de 04 de maio de 2006 p. 6

\_\_\_\_\_. Suplemento de 02 de junho de 2006 p. 6

ENDRES, Ana Valéria. *Planejamento Estatal: do centralizado ao participativo e seus reflexos no planejamento do turismo no Nordeste*. Turismo em Análise, São Paulo, 13 (1) 66-78, maio 2002.

FAZOLI, Filho Arnaldo. *Formação Econômica do Brasil: Uma abordagem histórica*. São Paulo: Ed. Letras & Letras, 2001.

FELLINI, Lourdes. *Turismo, uma atividade municipal*. Porto Alegre: POA EST, 1983

FIEMG – *Perfil do Potencial Turístico de Influência da Estrada Real*. Belo Horizonte, FIEMG, 2003. 100 p.

\_\_\_\_\_. Pesquisa Mensal de Tendência da Economia Brasileira e do Setor Hoteleiro da Estrada Real. Novembro 2005

- \_\_\_\_\_. Pesquisa Mensal de Tendência da Economia Brasileira e do Setor Hoteleiro da Estrada Real. Dezembro 2005
- FURTADO, Júnia Ferreira. *Negociantes e Caixeiros*. In: Homens de Negócios: a interiorização da metrópole e do comércio nas Minas Setecentistas. São Paulo: Ed. Hucitec, 1999, p. 197-272.
- \_\_\_\_\_. (org) *Diálogos Oceânicos: Minas Gerais e as Novas Abordagens para uma História do Império Ultramarino Português*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2001.
- GANDIN, D. *A prática do planejamento participativo*. 2.ed. Petrópolis: Vozes, 1994.
- HALL, Colin Michael. *Planejamento Turístico: políticas, processos e relacionamentos*. São Paulo: Contexto, 2001.
- IEPHA - IPAC – INVENTÁRIO DE PROTEÇÃO DO ACERVO CULTURAL DE MINAS GERAIS. Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais  
<http://www.ipac.iepha.mg.gov.br/> Acesso em 25/01/2006
- INSTITUTO BRASILEIRO DE TURISMO. *Indústria do turismo no Brasil: perfil e tendências*. Brasília: EMBRATUR, 1996
- IRVING, Marta de Azevedo. *Revisitando significados em sustentabilidade no planejamento turístico*. Caderno Virtual do Turismo, dezembro de 2005.
- JORNAL ESTADO DE MINAS, Belo Horizonte, 06 de maio de 2005, Caderno Gerais, p.25
- JORNAL PAMPULHA – Especial Turismo – Belo Horizonte, 26 de fevereiro a 04 de março de 2005
- KISIL, Marcos. *Organização Social e Desenvolvimento Sustentável: Projetos de Base Comunitária*. In: IOSCHPE, Evelyn Berg (org): 3º Setor Desenvolvimento Social Sustentado. Rio de Janeiro, 2. ed., Ed.Paz e Terra, 2001, p. 131-155.
- LEÃO, Maria Imaculada Carvalho. *Estrada Real: acesso do antigo para o contemporâneo – Trecho entre Ouro Preto e Ouro Branco*. Dissertação defendida em 2003 – IGC/UFMG.
- MARCONI, Marina de Andrade e LAKATOS, Eva Maria. *Técnicas de Pesquisa*. 5ª edição – São Paulo: Atlas, 2002.
- MARQUES, Daniel A. Duarte. *Programa Estrada Real: Desafios e Perspectivas*. Monografia – Escola de Governo, Fundação João Pinheiro, Belo Horizonte, 2002
- MARTINS, Gilberto de Andrade. *Manual para Elaboração de Monografias e Dissertações*. São Paulo: Atlas, 1994.
- MAXWELL, Kenneth. As causas e o contexto da Conjuração Mineira. In: FURTADO, Júnia Ferreira. (org). *Diálogos Oceânicos: Minas Gerais e as Novas Abordagens para uma História do Império Ultramarino Português*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2001. p. 389 a 408.
- MENGA, Ludke; ANDRÉ, Marli. *Pesquisa em Educação: abordagens qualitativas*. São Paulo: E.P.U., 1986.



- MOHR, Lawrence B. *Impact Analysis for Program Evaluation*. London: Sage Publications, 1995.
- MINISTERIO DO TURISMO. Secretaria de Políticas de turismo. Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil – Diretrizes Políticas – Brasília 2004
- \_\_\_\_\_. Secretaria de Políticas de turismo. Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil – Diretrizes Operacionais – Brasília 2003
- OLIVEIRA, Djalma de Pinho Rebouças de. *Planejamento Estratégico: conceitos e metodologias práticas*. 8. edição. São Paulo: Atlas. 1994
- PADILHA, R. P. *Planejamento dialógico: como construir o projeto político-pedagógico da escola*. São Paulo: Cortez; Instituto Paulo Freire, 2001.
- PEREIRA, Cássio A. S. Políticas públicas no setor do turismo. Turismo em Análise. São Paulo: ECA-USP, 2000, v. 10, n. 2.
- PETROCCHI, Mário. *Gestão de Pólos Turísticos*. São Paulo: Futura, 2001.
- \_\_\_\_\_. Turismo: Planejamento e Gestão. São Paulo: Futura, 1998
- RICHARDSON, R. J. *Pesquisa social: métodos e técnicas*. 3 ed. São Paulo: Atlas, 1985.
- ROCHE, Chris. *Avaliação de Impacto dos Trabalhos de ONGs: aprendendo a valorizar as mudanças*.- 2. edição – São Paulo: Cortez. 2002
- RODRIGUES, Adyr Balestreri, org. *Turismo e Desenvolvimento Local*. 2ª edição, São Paulo: Hutech, 1997.
- RUSCHMANN, Doris V. M. *Marketing turístico: um enfoque promocional*. Campinas: Papirus, 1981.
- \_\_\_\_\_. *Turismo e planejamento sustentável: a proteção do meio ambiente*. Campinas, São Paulo: Ed. Papirus, 1997.
- RUSSELL-WOOD, A.J.R. Precondições e Precipitantes do Movimento de Independência da América Portuguesa. In: FURTADO, Júnia Ferreira. (org). *Diálogos Oceânicos: Minas Gerais e as Novas Abordagens para uma História do Império Ultramarino Português*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2001. p.419 a 467.
- SAMPAIO, Carlos Alberto Cioce. *Gestão Organizacional Estratégica para o Desenvolvimento Sustentável: Uma metodologia alternativa para o planejamento turístico sustentável*. Revista Turismo – Visão e Ação – Ano 3 – n. 6 – Abr/Set-2000.
- SANTOS, Márcio. *Estradas Reais: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil*. Belo Horizonte: Ed. Estrada Real, 2001.
- SETUR – Relatório de Execução do Programa Estruturador da Estrada Real, 2005. Acesso em 28/03/2006
- \_\_\_\_\_. Circuitos Turísticos Disponível em:  
<<http://www.turismo.mg.gov.br/Circuitos/circuitos.htm> [Acesso em 28/03/2006]

\_\_\_\_\_. Lei 13.173 de 20/01/1999 - Programa de Incentivo ao Desenvolvimento do Potencial Turístico da Estrada Real

\_\_\_\_\_. Resolução SETUR n. 022 Estabelece normas relativas ao “*Certificado de Reconhecimento*” dos Circuitos Turísticos do Estado de Minas Gerais. 23/12/2005.

SILVA, Jorge Antônio Santos. *Pensando o Planejamento face a intervenção do Estado no Turismo: A questão do sistema de informação*. Revista Turismo Visão e Ação, ano 2, nº 5. Out 1999/Mar 2000.

TIBONI, Conceição Gentil Rebelo. *Estatística Básica para o curso de Turismo*. São Paulo: Atlas, 2002.

TOMASI, Daniel Luciano. *Sistema de Avaliação e Acompanhamento Turístico dos Municípios engajados no PNMT, através de indicadores sociais, econômicos, infra-estruturais e ambientais*. Turismo e Ação, ano 2 nº 5, p-55 a 70, out-1999/mar-2000.

TYLER, Duncan, GUERRIER, Yvonne e ROBERTSON, Martin. (org). *Gestão de Turismo Municipal*. São Paulo: Futura, 2001

VERGARA, Sylvia Constant. *Projetos e relatórios de pesquisa em administração*. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2003

VIDIGAL, Frederico. *O Projeto Estrada Real e a Política de Desenvolvimento do Turismo no Município de Catas Altas-MG: uma abordagem a partir da perspectiva das políticas públicas*. Dissertação – Escola de Governo / Fundação João Pinheiro, Belo Horizonte, 2004.

VIEIRA FILHO, Nelson A. Quadros. *Tourism and Social Identity: na anthropological study in Lavras Novas, Ouro Preto, Brazil*. Manchester: The University of Manchester [PhD thesis], 1999.

\_\_\_\_\_.(2002)a. *O Turismo e o Turista na Sociologia e Antropologia do Turismo: algumas considerações teóricas e implicações para a gestão do turismo*. Reúna-Revista de Economia da UNA – vol. 7, n. 3 – setembro/2002.

\_\_\_\_\_.(2002)b. *Patrimônio, Turismo e Sustentabilidade*. Reúna-Revista de Economia da UNA – vol. 7 n. 4 - outubro a dezembro/2002.

\_\_\_\_\_.(2005)c. *O turista e seu comportamento: reflexões a partir de um estudo antropológico em Lavras Novas, Ouro Preto (MG)*. III Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul, Caxias do Sul (RS).

\_\_\_\_\_.(2005)d. *Empreendedorismo e Turismo na era do conhecimento*. Revista Global Tourism – vol. 1 n. 01 - maio de 2005. Acesso em 28/09/2005, disponível em: <http://www.periodicodeturismo.com.br/site/artigo/artigo.php?codigo=1&idioma=port>

## 9 APÊNDICES

### Apêndice A - Roteiro entrevista com líderes comunitários de Lavras Novas e Itatiaia

Data da entrevista: ____/____/____	Entrevistador: _____
Hora: de _____ as _____	Numero da Entrevista: ____
Nome da Organização: _____	Localidade: _____

01) Qual o seu cargo e a sua função na associação? (Solicitar o estatuto)

02) Quais os objetivos da associação? (Verificar o estatuto)

03) – Em que medida você acha que esse local deve desenvolver pelo turismo?(Considere 0 não deve desenvolver pelo turismo e 10 que deve desenvolver pelo turismo prioritariamente)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Comente:

04) - Pela sua percepção, qual o grau de interesse do governo local em desenvolver o distrito via turismo? (Considere 0 sem interesse e 10 muito interesse)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Comente:

05) – Como você classifica a importância do programa Estrada Real para o desenvolvimento turístico nesse distrito? Considere 0 (pouco importante) a 10 (muito importante)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Comente

06)– E o que você entende por Estrada Real?

07) A associação realiza (ou) atividade (s) relacionada (s) à Estrada Real?

a) Sim. Quais? \_\_\_\_\_  b) Não.

08)– Os gestores do programa Estrada Real já vieram a esse distrito?

a) Sim. Quantas vezes? \_\_\_\_ Com que objetivo? \_\_\_\_\_  b) Não.

09) - Os gestores do programa identificaram as necessidades do local para que se desenvolva o turismo?

a) Sim. Como? \_\_\_\_\_  b) Não.

10)- Ocorre parceria entre a associação e o programa Estrada Real?

a) Sim.  b) Não. Por que? \_\_\_\_\_ (Ir para a questão 12)

11)– Com qual(is) objetivo(s)?

12)– Ocorreram atividades de capacitação e treinamento realizadas pelo programa Estrada Real?

a) Sim. Quais? \_\_\_\_\_  b) Não. (Ir para a questão 15)

13)- Essas atividades são constantes?

a) Sim.  b) Não  c) Às vezes.

14)– A oferta da atividade ocorre a pedido da associação comunitária?

a) Sim. Como? \_\_\_\_\_  b) Não. Por que? \_\_\_\_\_  c) Às vezes.

15)– Em que medida a comunidade sofre estímulo do programa Estrada Real em oferecer produtos ou serviços produzidos por ela e ligados ao turismo? (Considere 0 sem estímulo e 10 muito estímulo)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Comente:

16) – Quais produtos e ou serviços à comunidade poderia oferecer, mas ainda não oferece?

17) O que dificulta a oferta desses produtos e serviços?

18) Você percebe dificuldade (s) para desenvolver o turismo nesse distrito?

a) Sim. Qual (is)? \_\_\_\_\_  b) Não.

19) Quais são as ações realizadas no distrito relacionadas ao programa Estrada Real e por quem foram realizadas?

20) – Qual a sua percepção dos efeitos do programa Estrada Real nesse distrito?

21) Qual a sua expectativa ou sugestões com relação ao Programa Estrada Real?

### Apêndice B – Roteiro entrevista com turistas de Lavras Novas e Itatiaia

Entrevistador: \_\_\_\_\_ Local da entrevista: \_\_\_\_\_ Lavras Novas \_\_\_\_\_ Itatiaia

Data da entrevista: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ Hora: de \_\_\_\_ as \_\_\_\_ Nº Entrevista: \_\_\_\_\_

1- Sexo:

a) Masculino  b) Feminino

2 – Qual a sua residência permanente?

a) Belo Horizonte  b) Ouro Preto  c) Ouro Branco  
 d) Mariana  e) Conselheiro Lafaiete  f) Outros: \_\_\_\_\_ UF \_\_\_\_

3- Você já conhecia o local?

a) Não, é a primeira vez  b) Sim, já veio até 3 vezes  c) Sim, já veio mais de 3 vezes

4- Você visitou outro município antes de vir para este distrito?

a) Sim. Qual? \_\_\_\_\_  b) Não

5- Daqui, você irá para outro município turístico?

a) Sim. Qual? \_\_\_\_\_  b) Não

6- Quanto tempo irá ficar neste distrito?

a) Menos de 1 dia (ir para questão 08)  b) De 1 a 3 dias  c) Mais de 3 dias

7 – Qual (is) o(s) meio(s) de hospedagem você utiliza ou pretende utilizar na viagem?

a) Hotel  b) Casa de parentes e amigos  c) Camping  
 d) Pousada  e) Imóvel alugado  f) Outros: \_\_\_\_\_

8 – Qual o meio de transporte utilizado?

a) Carro particular  b) Moto  c) Bicicleta  
 d) Ônibus de linha.  e) Van/Ônibus de excursão.  f) Carro alugado.  
 g) A pé  h) Cavalo  i) Outros. Qual? \_\_\_\_\_

9 – Qual o motivo de sua viagem? (pode marcar mais de uma alternativa)

a) Trabalho/negócios/compra  b) Cavalgada  c) Cultura/arquitetura  
 d) Trekking  e) Eventos/feiras  f) Ciclismo  
 g) Lazer/descanso  h) Visita a parentes e amigos  i) Estrada Real  
 j) Outros

10)– Qual o meio de comunicação o influenciou a visitar a região?

a) Materiais de agências de viagem  b) Internet. Qual? \_\_\_\_\_  c) Televisão  
 d) Amigos  e) Jornal e Revistas  f) Outros. Qual? \_\_\_\_\_

11 – Você utilizou alguma agência de turismo para organizar sua viagem?

a) Sim. Qual? \_\_\_\_\_ Aurora Eco \_\_\_\_\_ Cidade: \_\_\_\_\_  b) Não

12 – Você viaja:

a) Sozinho  b) Casal  c) Em grupo

13 – Idade:

a) menos de 18 anos  b) de 19 a 29 anos  c) de 30 a 39 anos  
 d) de 40 a 49 anos  e) de 50 a 59 anos  f) Mais de 60 anos

14 – Escolaridade

a) fundamental  b) médio  c) superior  d) pós-graduação

15 – Renda mensal individual:

a) de 0 a R\$ 900,00  b) R\$ 900,01 a R\$ 1800,00  c) R\$ 1800,01 a R\$ 2700,00  
 d) de R\$ 2700,01 a R\$ 3.600,00  e) R\$ 3600,01 a R\$ 4500,00  f) Mais de R\$ 4500,00

16 – Qual o seu grau de satisfação em relação aos serviços nos distritos visitado:

	a)Excelente	b)Muito Bom	c)Bom	d)Regular	e)Ruim	f)NS/N R.	Comentários
1- Informações							
2- Acolhida população							
3 – Sinalização							
4- Atrativos Naturais							
5- Atrat Histór/Culturais							
6- Acesso							
7- Entretenimento							
8- Serviços Públicos:							
8.1- Saneamento							

8.2-Saúde									
8.3-Limpeza									
8.4-Segurança									
9-Alimentação:									
9.1-Qualidade									
9.2-Preço									
10-Hospedagem:									
10.1-Qualidade									
10.2-Preço									
11 -Transporte									
11.1-Qualidade									
11.2-Preço									

17 – O que você entende por Estrada Real?

18 – Em que medida você se viu atraído pelo conceito de Estrada Real? (Considere 0 como sem atração e 10 como muito atraído)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

19 – O que você encontrou no distrito está de acordo com o que imaginou encontrar, considerando o tema Estrada Real e a divulgação do local? (Considere a escala de 0 nenhuma relação e 10 muita relação)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Comente:

20 - Você percorreu o caminho da Estrada Real entre Lavras Novas e Itatiaia?

a)Sim.  b)Não. Ir para a questão 30.

21 – Como você percorreu esse trecho?

a)a pé  b)cavalo  c)bicicleta  d)outros:\_\_\_\_\_

22 – O que ou quem o influenciou a fazer o percurso entre Lavras Novas e Itatiaia?

23 – Você adquiriu produto(s) ou serviço(s) nos municípios para realizar o percurso? Se sim, qual(is)?

24 – E qual o seu grau de satisfação com o percurso?

a)Excelente	b)Muito Bom	c)Bom	d)Regular	e)Ruim	f)Não sei	g)Não respondeu
-------------	-------------	-------	-----------	--------	-----------	-----------------

25 – O que você encontrou no percurso está de acordo com o que imaginou encontrar, considerando o tema Estrada Real e a divulgação do trecho? (Considere a escala de 0 nenhuma relação e 10 muita relação)

a)Excelente	b)Muito Bom	c)Bom	d)Regular	e)Ruim	f)Não sei	g)Não respondeu
-------------	-------------	-------	-----------	--------	-----------	-----------------

Comente sua opção:

26 – Em que medida você considera que o trecho é propício para a realização de caminhadas? (Considere a escala de 0 sem estrutura e 10 bastante estruturado)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Comente:

27- Você encontrou serviços e produtos de apoio para realizar às caminhadas?

a)Sim. Quais? \_\_\_\_\_  b)Não .

28 – Dê sugestões sobre o que pode ser melhorado ou oferecido para melhor atender suas necessidades ao fazer o percurso?

29 – Você faria novamente o percurso? Por quê?

30 – Você já percorreu ou pretende percorrer outros trechos da Estrada Real?

a)Sim. Qual (is)? \_\_\_\_\_  b)Não . Por que?\_\_\_\_\_

31– Você percebe ações do programa Estrada Real no distrito relacionadas com o resgate, a preservação e a revitalização de seus atrativos? Se sim, quais?

32 – Quais as suas expectativas ou sugestões para o programa Estrada Real?

Data da entrevista: ____/____/____	Entrevistador: _____
Hora: de ____ as ____	Numero da Entrevista: ____
Nome da Empresa: _____	Localidade: _____

01)- Há quanto tempo você possui este negócio? \_\_\_\_ anos.

02)- Em que medida o programa Estrada Real influenciou na sua decisão de montar o negócio?

(Considere 0 sem influencia e 10 muita influencia)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

03- Qual (is) motivo(s) o levou (aram) a iniciar o negócio?

04) Você percebe se ocorreu aumento no fluxo de pessoas no seu estabelecimento devido ao programa Estrada Real?

a) Sim.  b) Não. (Ir para a questão 13)  c) Não sei (Ir para a questão 07)

05) Qual a porcentagem percebida de aumento no fluxo de pessoas devido ao programa Estrada Real?

<input type="checkbox"/> a) de 0 de 25%	<input type="checkbox"/> b) de 26 a 50%	<input type="checkbox"/> c) de 51 a 75%	<input type="checkbox"/> d) de 76 a 100%	<input type="checkbox"/> e) Não sei
---	---	---	--	-------------------------------------

06) – Já ocorreu (am) ampliação(ões) ou modernização (ões) no estabelecimento?

a) Sim. Em qual ano? \_\_\_\_\_  b) Não. (Ir para a questão 08)

07) Em que medida o programa Estrada Real influenciou na sua decisão ampliar ou modernizar o negócio? (Considere 0 não influenciou e 10 influenciou muito)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

08) Você utilizou recursos de terceiros para financiar o (s) investimento (s) tanto para capital fixo quanto para capital de giro (s)?

a) Sim. Quem forneceu? \_\_\_\_\_  b) Não.

09) Quantos funcionários possui? \_\_\_\_\_

10) Há expectativa de aumento na contratação?

a) Sim.  b) Não. Ir para a questão 12

11) Em que medida o programa Estrada Real influencia a sua intenção de fazer novas contratações?

(Considere 0 sem influência e 10 muita influencia). Qual(is) setor(es)?

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

12) – O programa Estrada Real proporcionou na região cursos de capacitação de mão-de-obra ligada aos produtos e/ou serviços turísticos oferecidos pelo seu estabelecimento?

a) Sim. Quais? \_\_\_\_\_  b) Não.

13) – Marque qual a motivação do turista que frequenta seu estabelecimento e em que porcentagem:

	1) 0 a 20%	2) 21 a 40%	3) 41 a 60%	4) 61 a 80 %	5) 81 a 100%
a) Trabalho/Negócios/Compra					
b) Cavalgada, ciclismo, trekking					
c) Lazer/descanso					
d) Outros					
e) Não sei					

14) O seu estabelecimento é procurado por ciclistas, caminhantes e cavaleiros?

a) Sim.  b) Não. (Ir para a questão 16)

15) Qual a proporção de ciclistas, caminhantes e cavaleiros em relação ao total de turistas que você recebe?

<input type="checkbox"/> a) de 0 de 25%	<input type="checkbox"/> b) de 26 a 50%	<input type="checkbox"/> c) de 51 a 75%	<input type="checkbox"/> d) de 76 a 100	<input type="checkbox"/> e) N/S
---	---	---	---	---------------------------------

16) – Você efetua ações para a captação de turistas relacionando com o tema Estrada Real ?

a) Sim. Quais? \_\_\_\_\_  b) Não. Por que? \_\_\_\_\_

17) – Você percebe ações dos governos locais e do estado em obras relacionadas com a Estrada Real?

a) Sim. Quais? \_\_\_\_\_  b) Não.

18)– Você acha que o programa Estrada Real tem contribuído para a abertura de novos negócios na região?

a) Sim. Quais? \_\_\_\_\_  b) Não.

19) Qual a sua expectativa ou sugestões com relação ao Programa Estrada Real?

Data da entrevista: ____/____/____	Entrevistador: _____
Hora: de ____ as ____	Numero da Entrevista: ____
Nome da Empresa: _____	Localidade: _____

01 - Há quantos anos você possui este estabelecimento? \_\_\_\_

02- Em que medida o programa Estrada Real influenciou na sua decisão de montar o negócio?

(Considere 0 sem influencia e 10 muita influencia)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

03- Qual (is) motivo(s) o levou (aram) a iniciar o negócio?

04) Você utilizou recursos de terceiros para financiar esses(s) investimento (s) tanto para fixo quanto para capital de giro?

a) Sim. Quem forneceu? \_\_\_\_\_  b) Não

05) Qual (is) o dia (s) da semana de maior (es) fluxo(s)?

a) Segunda	b) Terça	c) Quarta	d) Quinta	e) Sexta	f) Sábado	g) Domingo
------------	----------	-----------	-----------	----------	-----------	------------

06) Qual (is) o mês (es) de pico?

a) JAN	b) FEV	c) MAR	d) ABR	e) MAI	f) JUN	g) JUL	h) AGO	i) SET	j) OUT	k) NOV	l) DEZ
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

07) Você percebe se ocorreu aumento no fluxo de pessoas no seu estabelecimento devido ao programa Estrada Real?

a) Sim.  b) Não. (Ir para a questão 24)

08) Qual a porcentagem percebida de aumento no fluxo de pessoas devido ao programa Estrada Real?

<input type="checkbox"/> a) de 0 de 25%	<input type="checkbox"/> b) de 26 a 50%	<input type="checkbox"/> c) de 51 a 75%	<input type="checkbox"/> d) de 76 a 100%	<input type="checkbox"/> e) NS
---	---	---	--	--------------------------------

09) - Já ocorreu (am) ampliação(ões) ou modernização (ões) no estabelecimento?

a) Sim. Em qual ano? \_\_\_\_\_  b) Não. (Ir para a questão 27)

10) Em que medida o programa Estrada Real influenciou na sua decisão de ampliar ou modernizar o negócio? (Considere 0 não influenciou e 10 influenciou muito)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

11) Quantos funcionários possui? \_\_\_\_\_

12) Há expectativa de aumento na contratação?

a) Sim.  b) Não. (Ir para a questão 32)  c) Não sei (Ir para a questão 14)

13) Em que medida o programa Estrada Real influencia a sua intenção de fazer novas contratações? (Considere 0 sem influencia e 10 muita influencia). Qual(is) setor(es)?

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

14) - O programa Estrada Real proporcionou na região cursos de capacitação de mão-de-obra ligada aos produtos e/ou serviços turísticos oferecidos pelo seu estabelecimento?

a) Sim. Quais? \_\_\_\_\_  b) Não.  c) NS

15) Qual e qual o motivo e qual a porcentagem de turistas que procura seu estabelecimento?

	1) 0 a 20%	2) 21 a 40%	3) 41 a 60%	4) 61 a 80 %	5) 81 a 100%
a) Trabalho/Negócios/Compra					
b) Cavalgada, ciclismo, trekking					
c) Lazer /descanso					
d) Outros					
e) Não sei					

16) O seu estabelecimento é procurado por ciclistas, caminhantes e cavaleiros?

a) Sim.  b) Não. (Ir para a questão 18)

17) Qual a proporção de ciclistas, caminhantes e cavaleiros em relação ao total de turistas que você recebe?

<input type="checkbox"/> a) de 0 de 25%	<input type="checkbox"/> b) de 26 a 50%	<input type="checkbox"/> c) de 51 a 75%	<input type="checkbox"/> d) de 76 a 100%	<input type="checkbox"/> e) NS
---	---	---	--	--------------------------------

18) - Você efetua ações para a captação destes turistas, relacionando-as com a Estrada Real?

a) Sim. Quais? \_\_\_\_\_  b) Não. Por que? \_\_\_\_\_

19) Você percebe aumento das ações do governo local e estadual em obras relacionadas com a Estrada Real?

a) Sim. Quais? \_\_\_\_\_  b) Não.

20)- Você acha que o programa Estrada Real tem contribuído para a abertura de novos negócios na região?

a) Sim. Quais? \_\_\_\_\_  b) Não.

21) - Qual a sua expectativa ou sugestões com relação ao Programa Estrada Real?

**Apêndice E - Roteiro entrevista com o governo local (Ouro Preto e Ouro Branco)**

Data da entrevista: ____/____/____	Entrevistador: _____	Hora: de ____ as ____
Município: _____	Número da Entrevista: _____	
Cargo: _____	Informante: _____	

01 – Como a prefeitura pretende desenvolver o turismo e o que tem feito nesse sentido?

02 – Em que medida o programa Estrada Real incentivou o município a apoiar o desenvolvimento turístico local? (Considere 0 nenhum incentivo e 10 muito incentivo)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Comente:

03 – Quais as ações de iniciativa do município no âmbito da infra-estrutura, revitalização de atrativos, entre outros foram motivadas pela existência do programa Estrada Real?

04 – E nos distritos (Se Ouro Preto = Lavras Novas, se Ouro Branco = Itatiaia)

05 – Em que medida ocorre parceria do município com o programa Estrada Real?

(Considere 0 sem parceria e 10 parceria total)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

06 – Explique a sua classificação informando que ações foram feitas em conjunto com o programa Estrada Real.

07 – Foram oferecidas e ou recebidas compensações para aderir ao programa Estrada Real (financeiras, incentivo fiscal ou creditício)? Se sim quais?

08 - Qual a sua percepção dos efeitos do programa no município?

09 – E especificamente em relação à:

- Arrecadação
- Renda
- Investimentos privados
- Nível de emprego
- Divulgação
- Preservação do patrimônio

10 – Você me disponibilizaria dados da Prefeitura sobre esses itens? Como?

11 – Quais os problemas ou desafios enfrentados para alcançar o desenvolvimento e/ou aprimoramento do turismo no município?

12 – No geral, qual a sua avaliação do programa Estrada Real?

a)Excelente	b)Muito Bom	c)Bom	d)Regular	e)Ruim	f)Não sei	g)Não Resp.
-------------	-------------	-------	-----------	--------	-----------	-------------

Comente:

13 - Quais as suas expectativas ou sugestões para o programa Estrada Real?



Data da entrevista: ____/____/____	Entrevistador: _____	Hora: de ____ as ____
Município: _____	Numero da Entrevista: _____	
Cargo: _____	Informante: _____	

- 1 – Explique a divisão da Estrada Real por Pólos.
- 2 – Como conseguir levantar o perfil dos turistas da ER, como separar turistas em geral e turistas da ER?
- 3 – Comente como nasceu o Instituto Estrada Real.
- 4 - Explique a sua estrutura organizacional e os objetivos do Instituto Estrada Real (solicitar estatuto)
- 5 – O Instituto trabalha com órgãos e setores públicos, privados e sociedade civil, de que forma?
- 6 – Quais foram para você as principais ações executadas com relação ao programa Estrada Real até o presente momento, pelo Instituto Estrada Real?
- 7 – E pelos municípios envolvidos.
- 8 – E pelo governo do Estado.
- 9 – E pelo governo Federal.
- 10 – Como foi feita a delimitação dos municípios de abrangência da Estrada Real? E por quem
- 11 - Quais os critérios utilizados para a delimitação?
- 12–Quais dados foram levantados sobre a demanda, a oferta e o patrimônio nos municípios envolvidos, de forma geral, na Estrada Real? Posso ter acesso a eles?
- 13 - E no trecho Lavras Novas-Itatiaia?
- 14 – Por que escolheram como público-alvo os caminhantes, cavaleiros e cicloturistas?
- 15 – Qual o tipo de turismo que proporciona maior fluxo de turistas na Estrada Real?
- 16 – E no trecho Lavras Novas-Itatiaia?

17 – Em relação ao perfil, motivação e satisfação dos turistas da Estrada Real:

17.1) Qual a sua percepção sobre o modo de viagem?

a)Sozinho       b)Casal       c)Em grupo . Quantas pessoas em média? \_\_\_\_\_

17.2)Qual a sua percepção sobre tempo médio de permanência dos turistas no distrito de Lavras Novas?

a)Menos de 1 dia       b)De 1 a 3 dias       c)Mais de 3 dias

17.3) Qual a sua percepção sobre o tempo médio de permanência dos caminhantes, cavaleiros e ciclistas nos municípios escolhidos para realizarem as suas atividades?

17.4) Na sua percepção, qual a medida de satisfação do turista da Estrada Real?

a)Excelente	b)Muito Bom	c)Bom	d)Regular	e)Ruim	f)Não sei	g)Não Resp.
-------------	-------------	-------	-----------	--------	-----------	-------------

Comente:

17.5) Na sua percepção, qual a medida de satisfação do turista da Estrada Real?

a)Excelente	b)Muito Bom	c)Bom	d)Regular	e)Ruim	f)Não sei	g)Não Resp.
-------------	-------------	-------	-----------	--------	-----------	-------------

Comente:

17.6) Pela sua percepção, qual o grau de satisfação dos caminhantes, ciclistas e cavaleiros da Estrada Real?

a)Excelente	b)Muito Bom	c)Bom	d)Regular	e)Ruim	f)Não sei	g)Não Resp.
-------------	-------------	-------	-----------	--------	-----------	-------------

Comente:

18 - Qual a sua percepção sobre a evolução do fluxo turístico na Estrada Real?Como é medido?

19 – E no trecho Ouro Preto-Ouro Branco? (Considerar as localidades de Lavras Novas e Itatiaia)

20 - Pela sua percepção, qual a medida do interesse das prefeituras municipais em geral com o PER?

a)Excelente	b)Muito Bom	c)Bom	d)Regular	e)Ruim	f)Não sei	g)Não Resp.
-------------	-------------	-------	-----------	--------	-----------	-------------

Comente:

21 - Pela sua percepção, qual a medida do interesse da prefeitura de Ouro Preto com o PER?

a)Excelente	b)Muito Bom	c)Bom	d)Regular	e)Ruim	f)Não sei	g)Não Resp.
-------------	-------------	-------	-----------	--------	-----------	-------------

Comente:

22 - Pela sua percepção, qual a medida do interesse da prefeitura de Ouro Branco com o PER?

a)Excelente	b)Muito Bom	c)Bom	d)Regular	e)Ruim	f)Não sei	g)Não Resp.
-------------	-------------	-------	-----------	--------	-----------	-------------

23 - Pela sua percepção, qual a medida do envolvimento da comunidade de forma geral com o PER?

a)Excelente	b)Muito Bom	c)Bom	d)Regular	e)Ruim	f)Não sei	g)Não Resp.
-------------	-------------	-------	-----------	--------	-----------	-------------

Comente:

24 - Qual (is) o (s) trecho(s) onde se percebe maior e menor participação e envolvimento da comunidade local com o programa Estrada Real?

25 - Pela sua percepção, qual a medida do envolvimento da comunidade de Lavras Novas com o PER?

a)Excelente	b)Muito Bom	c)Bom	d)Regular	e)Ruim	f)Não sei	g)Não Resp.
-------------	-------------	-------	-----------	--------	-----------	-------------

Comente:

26 - Pela sua percepção, qual a medida do envolvimento da comunidade de Itatiaia com o PER?

a)Excelente	b)Muito Bom	c)Bom	d)Regular	e)Ruim	f)Não sei	g)Não Resp.
-------------	-------------	-------	-----------	--------	-----------	-------------

27 – Quanto foi investido até o momento no Programa Estrada Real referente:

Marketing e Publicidade: \_\_\_\_\_ Fonte: \_\_\_\_\_

Banco de Dados e Serviços Estatísticos: \_\_\_\_\_ Fonte: \_\_\_\_\_

Apoio a estudos, pesquisas, publicações: \_\_\_\_\_ Fonte: \_\_\_\_\_

Preservação do Patrimônio Cultural e Meio Ambiente: \_\_\_\_\_ Fonte: \_\_\_\_\_

Certificação dos estabelecimentos comerciais: \_\_\_\_\_ Fonte: \_\_\_\_\_

Capacitação e treinamento: \_\_\_\_\_ Fonte: \_\_\_\_\_

28 - E quanto foram investidos até o momento referente à implantação, expansão, modernização e competitividade das empresas turísticas inseridas na Estrada Real?

Implantação \_\_\_\_\_

Expansão \_\_\_\_\_

Modernização \_\_\_\_\_

Competitividade \_\_\_\_\_

29 – Qual (is) o (s) caminho(s) apresentam maior e menor desenvolvimento turístico principalmente devido às ações do Instituto Estrada Real?

30 – Quais as ações a serem executadas no presente ano 2006?

31 - E a médio e longo prazo?

32 – Quais os problemas ou desafios enfrentados para alcançar o desenvolvimento e/ou aprimoramento do programa Estrada Real?

33 - Quais os resultados já alcançados?

34 - Vocês possuem sistema de monitoramento dos impactos do programa? Se sim, quais variáveis são monitoradas?

35 – Qual a sua avaliação do programa Estrada Real?

a)Excelente	b)Muito Bom	c)Bom	d)Regular	e)Ruim	f)Não sei	g)Não Resp.
-------------	-------------	-------	-----------	--------	-----------	-------------

Comente:

36 - Qual a sua avaliação sobre o programa no trecho Lavras Novas-Itatiaia?

a)Excelente	b)Muito Bom	c)Bom	d)Regular	e)Ruim	f)Não sei	g)Não Resp.
-------------	-------------	-------	-----------	--------	-----------	-------------

Comente:

37 - Quais as suas expectativas sobre o programa Estrada Real no geral?

38 - E no trecho Lavras Novas e Itatiaia?

39 – Você percebe se as comunidades estão se organizando para acompanhar o desenvolvimento turístico ao longo da Estrada Real?

40 -Quais fatores contribuíram para o alcance dos resultados positivos?

41 - Quais fatores prejudicaram o alcance dos resultados esperados?

Data da entrevista: ____/____/____	Hora: de ____ as ____	Entrevistador: _____
Informante: _____	Função: _____	
Há quanto tempo na função? _____		

Lei 13173 de 20/01/1999

01 – Quais foram às ações e os resultados práticos alcançados pelo PER no que diz respeito a (os):

- Incentivos das atividades turísticas nos municípios da Estrada Real?
- Promoção e divulgação da atividade turística da Estrada Real?
- Resgate, preservação e revitalização dos pontos turísticos existentes nos municípios da Estrada Real?
- A distribuição de renda e geração de emprego?
- Arrecadação do estado?
- Investimentos privados (conforme relatórios do BDMG, Banco do Brasil, CEF) nos municípios da Estrada Real? (Posso ter acesso aos dados a partir da parceria até atual?)

02 – Existem problemas ou desafios relacionados à procura e a liberação desses recursos para os investidores da Estrada Real? Quais são e por que?

03 – Quais foram as ações e os resultados práticos alcançados pelo programa Estrada Real em Ouro Preto?

04 – Quais foram as ações e os resultados práticos alcançados pelo PER em Ouro Branco?

05 – No âmbito geral, qual a sua avaliação do grau de envolvimento dos municípios da Estrada Real com o programa? (Considere 0 sem envolvimento e 10 muito envolvimento)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Comente:

06 – Qual a sua avaliação do grau de envolvimento do município de Ouro Preto com o programa Estrada Real? (Considere 0 sem envolvimento e 10 muito envolvimento)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Comente:

07 – E qual a sua avaliação do grau de envolvimento do município de Ouro Branco com o programa Estrada Real? (Considere 0 sem envolvimento e 10 muito envolvimento)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

08 – Qual a sua avaliação do programa Estrada Real no geral?

a)Excelente	b)Muito Bom	c)Bom	d)Regular	e)Ruim	f)Não sei	g)Não Resp.
-------------	-------------	-------	-----------	--------	-----------	-------------

Comente:

09 - Qual a sua avaliação sobre o programa no trecho Ouro Preto-Ouro Branco?

a)Excelente	b)Muito Bom	c)Bom	d)Regular	e)Ruim	f)Não sei	g)Não Resp.
-------------	-------------	-------	-----------	--------	-----------	-------------

Comente:

10 – Na sua percepção, quais foram as principais ações executadas com relação ao programa Estrada Real até o presente momento, pelo:

- Governo do Estado
- Municípios de Ouro Preto e Ouro Branco
- Instituto Estrada Real
- Governo Federal

11 -Quais fatores contribuíram para o alcance dos resultados positivos?

12 – Quais os problemas ou desafios enfrentados para o alcance dos objetivos do programa Estrada Real?

13 – E quais os problemas e desafios no trecho Ouro Preto-Ouro Branco?

14 – Qual (is) a (s) sua (s) expectativa (s) no geral com relação ao programa Estrada Real? E em OP-OB?

15 - No PNT a Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil incluiu a Estrada Real (caminho velho) e o modelo de desenvolvimento turístico seguido pelo Estado são os circuitos. Como estão sendo organizados os circuitos envolvidos na Estrada Real (confirmar quantos e quais os circuitos) com as diretrizes do PNT que considera macroregiões? O MTUR solicitou divisão em 10 macro-regiões? (a partir de quando, por que, quais são as macroregiões de Minas)?

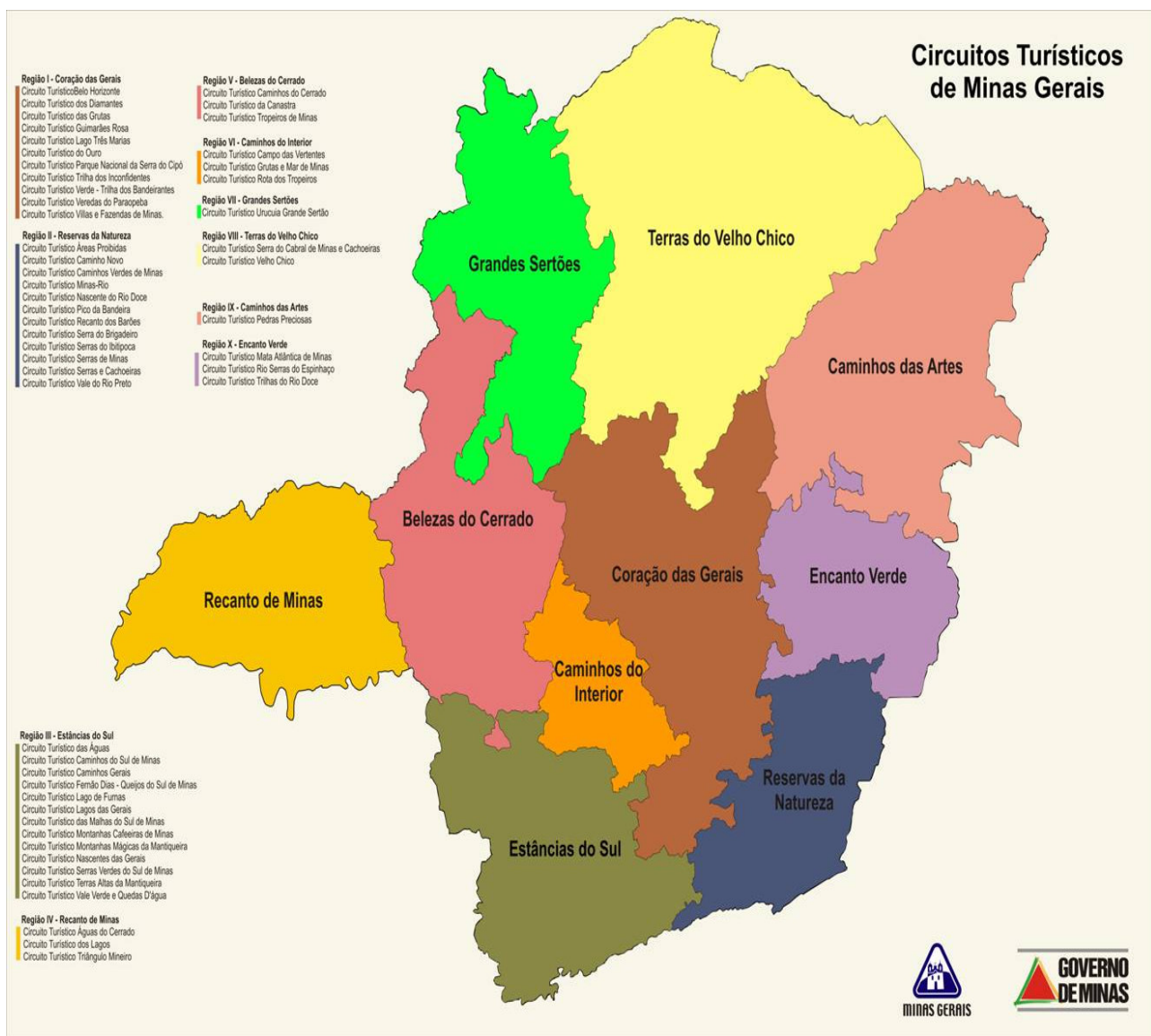
16 – A Instância de Governança Estadual citada no PNT já foi implantada? Qual a sua denominação? Quais os atores participantes?

17 - Como o estado de minas gerais busca alcançar a integração regional? Quais as dificuldades e facilidades para a integração regional?

18 – Pela sua experiência e percepção, os atores envolvidos (setor público federal, estadual e municipal; setor privado e sociedade civil) com a Estrada Real sabem quais são as funções e as ações que precisam ser executadas para o alcance do desenvolvimento turístico? Se sim, quais as funções de cada ator? Se não, o que dificulta a atuação de cada setor?

10 ANEXOS

Anexo A – Mapa das 10 Macro-regiões Turísticas de Minas Gerais



**Anexo B – Liberações Fundese/Estrada Real – 2003 A 2005**

<b>HISTÓRICO DE LIBERAÇÕES - (Em R\$1,00)</b>				
	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005 (*)</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Vr. Liberações</b>	<b>77.000</b>	<b>714.420</b>	<b>273.500</b>	<b>1.064.920,00</b>
<b>Vr. Financiamentos</b>	<b>77.000</b>	<b>762.000</b>	<b>366.800,00</b>	<b>1.205.800,00</b>
<b>Vr. Investimentos</b>	<b>118.759</b>	<b>1.309.040,00</b>	<b>497.900,00</b>	<b>1.925.699,00</b>
<b>Quant. Empreendimentos</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>12</b>

(\*) Acumulado até 27/06/2005

Fonte: SETUR 2006 - Superintendência de Planejamento e Gestão  
Dados extraídos dos Sistemas do BDMG

# 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](#)