

UNIVERSIDADE DA REGIÃO DE JOINVILLE - UNIVILLE
MESTRADO EM PATRIMÔNIO CULTURAL E SOCIEDADE

VALDIR CORRÊA

CAMINHO DO PEABIRU:
UM RESGATE CULTURAL PARA O TURISMO

JOINVILLE

2010

VALDIR CORREA

**CAMINHO DO PEABIRU:
UM RESGATE CULTURAL PARA O TURISMO**

Dissertação de Mestrado apresentado como requisito para obtenção do título de Mestre em Patrimônio Cultural e Sociedade, na Universidade da Região de Joinville, sob orientação do Professor Dr. Fabiano A. Oliveira.

JOINVILLE - SC

2010

Termo de Aprovação

CAMINHO DO PEABIRU: UM RESGATE CULTURAL PARA O TURISMO

por

Valdir Corrêa

Dissertação julgada para obtenção do título de Mestre em Patrimônio Cultural e Sociedade, área de concentração Patrimônio e Sustentabilidade e aprovada em sua forma final pelo Programa de Mestrado em Patrimônio Cultural e Sociedade da Universidade da Região de Joinville.

Professor Dr. Fabiano A. Oliveira
Orientador (UNIVILLE)

Professora Dr^a. Sandra Paschoal Leite de Camargo Guedes
Coordenadora do Programa de Mestrado em Patrimônio Cultural e Sociedade

Banca Examinadora

Prof^o. Dr. Fabiano A. Oliveira
Orientador (UNIVILLE)

Prof^a. Dr^a. Dione da Rocha Bandeira
Co-orientadora (UNIVILLE)

Prof^a. Dr^a Mariluci Neis Carelli
(UNIVILLE)

Prof^o. Dr. Paulo dos Santos Pires
(membro externo)

Prof^a. Dr^a. Taiza Mara Rauen Moraes
(UNIVILLE) suplente

Joinville – SC, Maio de 2010

DEDICATÓRIA

A Gabi (hoje com cinco anos) minha filha, sempre disposta a ajudar-me na pesquisa e que ao meu lado exaustivamente repetia: *Você é meu super Papai*. Esta foi a minha energia. A Clau (minha esposa) pela compreensão nas minhas ausências nos dias dedicados à família, sábados e domingos.

RESUMO

O trabalho analisa as potencialidades turísticas, para transformação em atrativo turístico histórico cultural de um trecho identificado como escadaria do Monte Crista localizado no município de Garuva - SC, que indica a possibilidade de ter ali o traçado de um ramal do Caminho do Peabiru. A identificação do traçado a ser visitado e estruturado, foi feito por georreferenciamento com GPS (sistema de posicionamento global), demarcando seis pontos com uma distância máxima de oito quilômetros entre a base da montanha, as margens do Rio Três Barras até o cume da montanha na localidade da pedra do vigia, e posterior transferência em mapa identificando estes atrativos. O estudo indica a viabilidade de criar um roteiro turístico valorizando a cultura como patrimônio de um suposto caminho, utilizado pelos incas no Brasil e que, em sintonia com o espaço natural, possa ser preservado e utilizado como atrativo aos visitantes. A proposta tem ainda o objetivo de propor melhorias no acesso, estudo de capacidade de carga e infra-estrutura básica e a preservação deste patrimônio através do turismo cultural.

Palavras-chave: Cultura e Patrimônio. Turismo. Atrativos turísticos. Caminho do Peabiru.

ABSTRACT

The paper analyzes the potential for tourism, for transformation into a tourist attraction cultural history of a section identified as steps of Monte Cristo in the city of Garuva - SC, which indicates the possibility of having there the route of a branch of the "Caminho do Peabiru". The identification of the route to be visited and structured, it was through georeferencing with GPS (global positioning system), marking six points with a maximum distance of eight kilometers from the base of the mountain on the banks of River "Três Barras" until the summit of the mountain in the location of "Pedra do Vigia", and later transfer to map identifying these attractions. The study indicates the viability to create a sightseeing tour valuing the culture as heritage of a suppose route, utilized by the Incas in Brazil and in tune with the natural space can be preserved and utilized as an attraction to the visitors. The proposal also has the objective to propose improvements in access, study of load capacity and basic infrastructure and the preservation of this heritage through cultural tourism.

Keywords: Cultural and Heritage. Tourism. Tourist attractions. Caminho do Peabiru

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Localização da área de estudo no contexto do Caminho do Peabiru	11
Figura 2: Trajeto trilhado por Cabeza de Vaca no Caribe e América do Norte	15
Figura 3: Canal do Linguado	22
Figura 4: Marco da Estrada Real	55
Figura 5: Totem de localização	56
Figura 6: Sinalização turística Rodovia Federal – Estrada Real	56
Figura 7: Estrada real – Paraty – Diamantina.....	57
Figura 8: Monte Crista – Vista BR 101 – Região de Garuva.....	64
Figura 9: Excesso de visitantes em acampamento.....	65
Figura 10: Deterioração da trilha – Excesso de visitantes.....	65
Figura 11: Uso dos espaços das áreas naturais de forma aleatória – excesso de visitantes.....	66
Figura 12: Pontos de atratividade com potencial turístico	67
Figura 13: Rocha do calçamento da trilha com sulcos de possível explosão com TNT	68
Figura 14: Parque Nacional Sacsayhuamá – Cuzco – Peru.....	68
Figura 15: Traçado do Caminho de Três Barras no Monte Crista.....	70

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
CAPÍTULO I	13
1 O CAMINHO DO PEABIRU	13
1.1 A Existência do Caminho do Peabiru na América do Sul.....	13
1.2 Cabeza de Vaca. O Andarilho das Américas.....	15
1.3 A Definição do termo Peabiru	16
1.4 A Descoberta do Caminho do Peabiru em Santa Catarina: A Imprecisão do Local	17
CAPÍTULO II.....	30
2 PATRIMÔNIO CULTURAL, NATURAL E TURISMO	30
2.1 Patrimônio e preservação.....	30
2.2 Turismo e Cultura.....	34
2.3 Turismo Cultural	42
CAPÍTULO III	45
3 O CAMINHO DO PEABIRU COMO PATRIMÔNIO CULTURAL.....	45
3.1 Os atrativos turísticos e sua historicidade.....	46
3.2 A imagem da paisagem turística no Caminho do Peabiru.....	47
3.3 Os caminhos turísticos no Brasil	50
3.4 O Caminho da Estrada Real e sua estrutura turística como modelo para o Caminho do Peabiru	51
CAPÍTULO IV.....	58
4 A ESTRUTURAÇÃO DOS ESPAÇOS NATURAIS E CULTURAIS NO CAMINHO DO PEABIRU COMO OFERTA TURÍSTICA	58
4.1 Oferta turística	61
4.2 A trilha do Monte Crista. Um ramal do Peabiru?.....	63
4.3 A trilha do Monte Crista. O momento atual.	64
4.4 O valor turístico e cultural do Monte Crista.....	66
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	72
REFERÊNCIAS	74
ANEXOS	79

INTRODUÇÃO

A dissertação “Caminho do Peabiru: Um Resgate Histórico Cultural para o Turismo” busca, através da história, os registros de acontecimentos que marcaram a região norte do estado de Santa Catarina, fatos sobre a saga e determinação de exploradores como Aleixo Garcia e Cabeza de Vaca, na utilização de caminhos que deixaram até hoje resquícios de um período conturbado por posses de terras na América Espanhola e Portuguesa. Caminhos estes que aproximaram o Pacífico e o Atlântico e uniram etnias, ideais e novas terras.

O estudo procurou também retratar e registrar a existência, em espaços naturais no estado de Santa Catarina, de importantes vias construídas com o objetivo de interligar locais na América do Sul, como as cidades de Potosi (Bolívia) e Cuzco (Peru) que pertenciam ao Império Inca, o maior da América pré-colombiana.

Estes espaços naturais tratados como atrativos turísticos podem ser considerados uma atividade que abarcará elementos econômicos, sociais, culturais e ambientais e o turismo é um dos fenômenos sociais mais importantes neste processo, pois propicia o contato entre diferentes culturas, a experiência de diferentes situações, passando por diferentes ambientes e a observação de diferentes paisagens.

Com a pesquisa em campo, pretendeu-se verificar a atual situação destes espaços e dos atrativos, bem como o controle de entrada, meios de acesso, grau de preservação e sua capacidade de carga, tempo de visita, quantidade de visitantes e se há a relevância como atratividade turística na visita destes espaços.

O interesse pelo tema deu-se quando em visita a Biblioteca de Madri, se deparar com o livro Naufrágios e Comentários de Alvar Nunez Cabeza de Vaca, que explorou a América do Sul, apenas dez anos depois da conquista do Império Inca por Francisco Pizarro. O registro em seu diário, de ter tomado a atual ilha de São Francisco do Sul e a capital de Santa Catarina em nome da Coroa espanhola, sinalizou a possibilidade de sua passagem pelo atual caminho descrito neste projeto.

Também se destaca que, projetos do Governo do Estado de Santa Catarina, como a criação da estrada Costa do Encanto¹ na região norte do Estado, que contempla o Caminho do Peabiru como atrativo turístico, o trabalho realizado pela COMCAM – Comarca dos Municípios da Região de Campo Mourão no Estado do Paraná para visita guiada e outras

¹ Rodovia litorânea na região nordeste do estado de Santa Catarina que interliga 5 municípios e possui vários atrativos turísticos. Fonte: www.contadoencanto.sc.gov.br

pesquisas de cunho acadêmico, despertaram o interesse pelo estudo de forma restrita na exploração turística deste fato histórico.

O desenvolvimento da investigação aconteceu em três fases, sendo que a primeira fase foi uma ampla pesquisa bibliográfica na rede da internet, compilando o maior número possível de informações pertinentes ao tema de estudo.

As pesquisas bibliográficas efetuadas nas Bibliotecas da Torre do Tombo – Portugal, Biblioteca de Madri - Espanha, Biblioteca de Foz do Iguaçu – PR, Biblioteca da Universidade de São Paulo e no Parque Arqueológico de Sacsayhuaman - Cuzco - Peru. O levantamento bibliográfico teve como fontes principais *O Diário de Bordo Naufrágios e Comentários do explorador espanhol Cabeza de Vaca* (Edição de 1999) que trilhou o Caminho do Peabiru em entre 1541 e 1542 e ainda os pesquisadores que mais trabalhos possuem sobre o tema: Ernani Donato (1997), Luiz Galdino (2002), Olavo Soares (2001), Olavo Raul Quant (2003), Paulo Markun (2009) e Rosana Bond (1996, 1998, 2004, 2009).

A segunda fase realizou-se por meio de levantamento de informações em campo, com percurso físico e registros fotográficos, posicionamento GPS (sistema de posicionamento global) e posterior transferência das informações para base cartográfica georreferenciada. A última e terceira fase foi a de organizar os dados do material cartográfico, iconográfico e alfanumérico, analisando possibilidades para identificação de um possível ramal do Peabiru.

Não se pretende com este estudo definir em qual trajeto seguiu a tropa de Cabeza de Vaca, se foi pelo Rio Itapocu ou pelo Caminho de Três Barras, o início do Caminho do Peabiru em Santa Catarina para a chegada até ao Peru, pois seria impossível querer esgotar a pesquisa, desrespeitando celebres historiadores e pesquisadores que ao longo de suas vidas têm se debruçado sobre documentos, e *in loco* procurado rastros, vestígios e fontes que pudessem confirmar suas teses, das referências já citadas, figuras exemplares neste tema.

Pretende-se apenas oferecer aos pesquisadores no campo do turismo cultural mais uma ferramenta para fundamentar novos destinos e potencializá-los em atrativos turísticos tendo como motivação o turismo cultural, através dos pontos identificados como potencial turístico.

Desta forma, a pesquisa tem como objetivo geral *analisar a utilização do Caminho do Peabiru como potencial para o turismo cultural*.

Para atingir este objetivo, propõem-se outros complementares sendo eles:

- a) Estudar seu potencial turístico;
- b) Diagnosticar a infra-estrutura existente para o desenvolvimento do turismo.

O reduzido número de material histórico de cartografia sobre a localidade limitou sensivelmente o estudo para o trajeto que tinha como pretensão mapeá-lo desde a foz do Rio Três Barras no Canal do Palmital que deságua na baía da Babitonga na região de Joinville até a divisa com o Estado do Paraná.

Pela ausência de documentos comprobatórios que destacassem o caminho estudado, a metodologia de trabalho aplicada para a obtenção dos resultados desejados foi a identificação de apenas seis (06) pontos georreferenciados em uma distância total de 8 km na região do Monte Crista (Figura 1), através do Sistema de Posicionamento Global (GPS).

O espaço pesquisado tem início após a travessia da ponte pênsil que transpõe o rio Três Barras no município de Garuva de propriedade da família Schmalz identificado pelas coordenadas de latitude: 26°05'37'' S e longitude: 48°53'05'' O até o cume da montanha a uma altitude de 930m, local conhecido por Pedra do Vigia, identificado pelas coordenadas: latitude: 26°04'55'' S e longitude: 48°54'43'' O.

A partir da identificação destes seis pontos, indicados como atrativos naturais e culturais, foi transportado para um mapa com o traçado e imagens que identificaram o caminho para transformação destes locais em atrativos turísticos, através de placas indicativas com sinalizações de atratividades turísticas.

CAPÍTULO I

1 O CAMINHO DO PEABIRU

1.1 A Existência do Caminho do Peabiru na América do Sul

Segundo Bond (2004) antes da chegada de Cristóvão Colombo e Pedro Álvares Cabral ao novo mundo já havia uma estrada que ligava o Oceano Atlântico ao Pacífico. Ela integrava o Brasil, o Paraguai, a Bolívia e o Peru, cortando matas, rios, cataratas, pântanos e cordilheiras, num percurso grandioso com aproximadamente três mil quilômetros. Esta rota, ainda hoje envolta em mistério, era chamada de “Caminho do Peabiru”. Os Peabirus (na língua tupi, "pe" – caminho; "abiru" - gramado amassado) são antigos caminhos, utilizados pelos indígenas sul-americanos desde muito antes do descobrimento pelos europeus, ligando o litoral ao interior do continente.

Ainda Bond (2004) a designação Caminho do Peabiru foi empregada pela primeira vez pelo jesuíta Pedro Lozano em sua obra *História da Conquista do Paraguai, Rio da Prata e Tucumán*, no início do século XVIII. Restam ainda, em pontos isolados de mata e em algumas localidades, reminiscências desse caminho, que se caracterizava por apresentar cerca de 1,40 m de largura e leito com rebaixamento médio em relação ao nível do solo de cerca de 40 cm, recoberto por uma gramínea denominada *puxa-tripa*. Nos seus trechos mais difíceis, o caminho chegava a ser pavimentado com pedras. Em alguns trechos era sinalizado por inscrições rupestres, mapas e símbolos astronômicos de origem indígena.

O caminho, segundo Bond (2004), construído pelos índios sul-americanos, começava em São Vicente ou Cananéia, no litoral paulista, cruzava o Estado do Paraná de Leste a Oeste, penetrava no chaco paraguaio, atravessava a Bolívia, ultrapassava a Cordilheira dos Andes e alcançava, finalmente, o sul do Peru e a costa do Pacífico.

Este era o chamado tronco principal, mas havia vários ramais. Um deles cruzava o rio Paranapanema, na divisa entre São Paulo e Paraná, e baixava para o sul, quase em linha reta, passando pelas atuais cidades paranaenses de Peabiru e Campo Mourão. Outro ramal levava ao litoral de Santa Catarina; e outro, ainda, provavelmente, ao Rio Grande do Sul.

Soares (2001), em seu livro *O Andarilho das Américas*, cita que os guaranis da costa mantinham aberto um caminho geral até o Oceano Pacífico, chamado Peabiru, já trilhado por Aleixo Garcia em 1524 e por Pero Lobo Pinheiro em 1531. Ainda Soares (2001), afirma que

segundo o feitor Dorantes, escalado para averiguar o melhor traçado para chegar até o Peru, o melhor caminho seria através do Rio Itapocu.

Para Quandt (2003), o Caminho do Peabiru era o nome pelo qual ficou conhecido não só um caminho, mas toda uma extensa rede de trilhas que ligava a região dos Andes à costa do Atlântico. Para ele, uma das variantes começava no litoral norte de Santa Catarina, junto ao canal das Três Barras, ou Ria das Três Barras, seguido depois por mais de duzentas léguas até o Peru.

O Caminho do Peabiru foi utilizado por muitos exploradores dos séculos XVII e XVIII, tendo como seu antecessor o português Aleixo Garcia e logo depois o explorador alemão Ulrich Schmidel, que partiu do Paraguai e chegou a São Vicente no ano de 1552, deixando um importante relato de viagem.

Um dos episódios mais dramáticos foi o de Pedro Lobo e Francisco Chaves. Enviados por Martin Afonso de Sousa, comandante da primeira expedição colonizadora ao Brasil, para obterem riquezas no mundo Inca utilizando os caminhos peabiruanos, foram destroçados por indígenas no Paraná em 1531. Religiosos também trilharam o Peabiru, como os jesuítas Antônio Ruiz de Montoya no século XVIII, facilitando suas missões de catequeses.

Os missionários utilizaram um mito originalmente indígena associado aos caminhos antigos, o do civilizador Sumé, transformando-o em um grande impulsionador do cristianismo no Brasil colonial, porém é na expedição de Cabeza de Vaca que se extrai as referências mais exatas para esta pesquisa, visto que, deixou registrado em diário sua longa jornada pela América do Sul, depois transformado em um livro com o seguinte título: *Naufrágios & Comentário*.

A indefinição da precisão do local de entrada em território catarinense para a passagem das tropas de Cabeza de Vaca até ao tronco principal do Caminho do Peabiru implica em pesquisa cartográfica e confecção de mapa georreferenciado dos espaços a serem pesquisados e dos possíveis caminhos existentes do tema para a obtenção parcial do resultado, tendo como principal foco a existência deste caminho em território catarinense e sua utilização como atrativo de potencial para o turismo cultural.

1.2 Cabeza de Vaca. O Andarilho das Américas

Segundo Quandt (2003) entre muitas andanças de Cabeza de Vaca², destaca-se a que fez na América do Norte, entre a Flórida e o México.

Tendo sido designado tesoureiro da expedição de Pánfilo de Narvaez, chegou à América em 1527. Depois de passar por São Domingos e Cuba, o navio em que viajava naufragou nas costas da Flórida. Salvaram-se apenas ele, Cabeza de Vaca, e mais três companheiros: Andrés Dorantes, Alonzo Del Castillo e Estevan Moreno.

Os quatro andarilhos passaram a vaguear pelo imenso continente, passando pelos territórios mais tarde conhecidos como Flórida, Alabama, Mississippi, Louisiana, Texas, Novo México, Arizona e México.



Figura 2: Trajeto trilhado por Cabeza de Vaca no Caribe e América do Norte

Fonte: Generic Mapping Tools, 2009

² O sobrenome Cabeza de Vaca foi herdado de sua mãe Tereza, que era descendente de Martin Alhaja, um experimentado andarilho ibérico. Este ficou conhecido como Martin Cabeza de Vaca porque tinha descoberto, entre as escarpas da Sierra Nevada, na Espanha, uma estreita passagem que ele marcou colocando uma caveira de vaca com chifres longos. Essa “Passagem de Cabeza de Vaca” foi usada pelos exércitos dos reis de Castilla, Navarra e Aragon para atacar os mouros e vencê-los na batalha de 1212, em Navas de Tolosa. Como reconhecimento, os reis deram ao camponês Martin um pequeno título de nobreza e o direito ao nome “Cabeza de Vaca” (REVISTA NOSSA HISTÓRIA, 2005, p. 23)

Depois desta expedição Cabeza de Vaca retornou à Espanha e foi nomeado *Adelantado* da província *Del Rio de la Plata*. Inicialmente a designação *Rio de la Plata* se referia à rota fluvial que levava ao *Cerro de la Plata*, situado em Potosi no atual Peru e que passa pelos rios Paraná, Paraguai e Pilcomayo.

Com duas naus e duas Caravelas navegou através do Oceano Atlântico, passando pelas Ilhas Canárias, Ilhas de Cabo Verde, litoral brasileiro, até chegar ao Porto dos Patos no continente, em frente à Ilha de Santa Catarina. Depois ancorou os navios no Porto de Vera, perto do atual bairro do Estreito, na atual capital catarinense, onde permaneceu durante algum tempo.

Em 1540 o rei Carlos I da Espanha o contratou para chefiar uma expedição à região do Prata. Seguiu para Assunção, descobrindo no caminho as Cataratas do Iguaçu. Arranjou uma expedição em busca da prata do Potosi. Fracassou, mas a aventura serviu para fortalecer o mito do Eldorado e das guerreiras Amazonas. Voltou a Assunção em 1544 e, acusado de proteger os índios, enfrentou um motim.

Para trazer o governador Cabeza de Vaca ao Paraguai fora organizada uma terceira expedição ao Rio da Plata e que de novo teve relações com a ilha de Santa Catarina, depois de sua primeira passagem pelo litoral catarinense em 1540. Percebe-se isso no próprio texto de sua designação de 18 de março de 1540, em que se lê "... *vos daremos o título de nosso Governador e Capitão General das ditas terras e Províncias... e das ditas duzentas léguas de costa no dito mar do sul... y de la ysla de Santa Catalina por todos los dias de vuestra vida...*" Antes escrevera ainda uma carta a El Rei D. Carlos, datada de 10 de outubro de 1544, em que registra seus trabalhos e viagens até então. Terminou seus dias como monge em Sevilha, onde morreu por volta de 1560.

1.3 A Definição do termo Peabiru

O Peabiru, como relata Bond (1998), aparece em diversos textos como Peabeyu, Piapyru, Piabiú e Tape Avirú, sendo sua tradução e interpretação também variadas. Comenta ainda que Ruy Dias de Guzmán em seu livro *História Argentina Del descubrimiento, Población y Conquista de las Províncias Del Rio de La Plata*, que Peabeyú é "Caminho Antigo de Ida e de volta, ou "Por Aqui corre o Caminho Antigo" e para Mansur Guérios em

um artigo *Divagações Lingüísticas*, afirma que os Guaranis chamavam a trilha de Peabeyú, “Caminho Antigo de Ida e Volta”, acreditando também que Peabeyú pudesse ser uma deformação de Peabiru, que significaria “Caminho Ralo”.

Outra cogitação de Guérios é que o nome fosse Piapyrú, significando “Pegada do Caminho”, “Sinal do Caminho” ou “Marca di Caminho”. Já para Ramón Cardoso, Peabiru seria “Caminho batido”, “Caminho Pisado” ou “Caminho Amassado” e para Guimarães Costa, em artigo no jornal O Estado do Paraná, Tape Avirú significaria “Caminho Terraplenado”, “Caminho estofado” ou Caminho Fofó”. Já para Luis Galdino (2002) em seu livro *O melhor do Planeta*, Peabiru é interpretado como “Caminho para a montanha do Sol” e também conhecido como caminho de São Tomé, segundo a Revista Nossa História, (2005, p.22). No livro *Visão do Paraíso* (1969), o historiador Sérgio Buarque de Holanda mostrou como o conquistador europeu, em sua meta de dominar as terras sul-americanas durante o século XVI, trouxe consigo uma série de mitos medievais. Um dos mais úteis foi o de que um dos apóstolos teria visitado o continente muito tempo antes dos portugueses.

Conhecida no Oriente, esta lenda pode ter sido antecipada por mitos indígenas – as descrições de heróis civilizadores, comuns em toda a América Latina – propositalmente remodelados pelos missionários para converter rapidamente os “pagãos”. Um dos vestígios mais conhecidos da “passagem” de São Tomé, chamado de Sumé pelos indígenas e Pay Tomé no Paraguai, seriam marcas de pés gravadas nas rochas.

Outras seriam formações de pedra, báculos e cruzes, além do caminho do Peabiru. Este último teria sido aberto quando Tumé fugia de indígenas selvagens, contrários à nova fé. Até os dias atuais existem folclores populares pelo interior do Brasil creditando a Tumé curas milagrosas e a gravuras pré-históricas em forma de pés, um erro que acaba danificando o patrimônio cultural, pois, como nos tempos coloniais, as inscrições são raspadas pelos devotos tentando obter relíquias sagradas.

Um dos mais conhecidos conjuntos de arte rupestre do país, até hoje guarda essa associação no imaginário: a cidade de São Tomé das Letras, em Minas Gerais.

1.4 A Descoberta do Caminho do Peabiru em Santa Catarina: A Imprecisão do Local

O Caminho do Peabiru tem chamado a atenção de exploradores e pesquisadores desde 1524, quando o naufrago português Aleixo Garcia, numa expedição integrada por dois mil indígenas Carijós, partindo da ilha de Santa Catarina ("Meiembipe"), percorreu essa via para

saquear ouro, prata e estanho, atingindo o território do Peru, no Império Inca, nove anos antes da invasão espanhola dos Andes em 1533.

Outros relatos dão conta de que Martim Afonso de Sousa, fundador da Vila de São Vicente, só se fixou naquele trecho do litoral porque, de antemão, dispunha de informações de que dali se teria acesso ao caminho que o levaria às minas do Potosí, na Bolívia, e aos tesouros dos incas. Por sua determinação, uma expedição partiu de Cananéia (Capitania de São Vicente), em 1531, com o mesmo destino, sob o comando de Pero Lobo, tendo Francisco das Chaves como guia. Seguindo por um antigo caminho indígena que entroncava com o Caminho do Peabiru, esta expedição desapareceu, chacinada pelos indígenas Guaranis, nas proximidades de Foz do Iguaçu, quando da travessia do rio Paraná.

O espanhol Álvaro Nuñez Cabeza de Vaca acompanhou um de seus troços, tendo descoberto, em 1542, as Cataratas de Iguaçu. Na mesma época, em 1553, o caminho foi também percorrido pelo aventureiro Ulrich Schmidel. Os jesuítas batizaram esse caminho de *Caminho de São Tomé*, tendo-o utilizado nas suas atividades de evangelização e aldeamento de indígenas, na região do rio Paraná, ainda em meados do século XVI. No século XVII, bandeirantes paulistas como Antônio Raposo Tavares trilharam essa via para atacar as missões jesuíticas.

A cada dia novas descobertas históricas e arqueológicas vêm comprovar o respeitável grau de conhecimento dos povos nativos do Brasil e da América do Sul, ajudando a desmorrionar a versão dos invasores brancos, e dos ideólogos imperialistas de hoje, de que a civilização, a ciência e o bem-estar chegaram às terras americanas com os europeus, e que os indígenas desta parte do chamado Novo Mundo — à exceção dos incas e outras poucas tribos — eram selvagens, pouco mais que macacos.

Um desses grandes feitos indígenas pré-colombianos, infelizmente pouco conhecido dos brasileiros, é o Caminho de Peabiru. Com mais de três mil quilômetros, o Peabiru foi a estrada transcontinental mais importante da América do Sul antes da chegada dos europeus, cuja técnica de construção evitava sua erosão e garantia a fácil manutenção, conforme relata Bertoni (*apud* BOND, 1996, p. 12):

Abriam picadas no mato e depois de limpá-la com certa prodigalidade, as semeavam de trecho em trecho com sementes de duas ou três espécies gramináceas, especialmente uma, cujos brotos se propagavam com muita facilidade. Com as plantas que nasciam, logo se cobriam completamente o solo e se podia impedir o crescimento das árvores e ervas prejudiciais; sem isso a picada se haveria ocultado.

O caminho unia, segundo estudos, os Andes ao Oceano Atlântico, servindo como ligação entre os guaranis e os demais povos sul-americanos. Fascinante, misterioso, polêmico, tido como sagrado, um ramal do caminho ligava o litoral de Santa Catarina e São Paulo ao grande império inca no Peru.

Porém, conforme registra o arqueólogo Igor Chmyz da Universidade Federal do Paraná, em entrevista à revista *Cadernos da Ilha* (2004), o caminho do Peabiru não foi construído pelos povos Incas, mas pelos índios Jê³.

Para Chmyz (*apud* GABARDO, 2004), a prática indígena de caminhar comunicando aldeias e centros de atividades que eles desenvolviam em torno de aldeias era sempre por caminhos de um determinado grupo indígena, os Jê. Não tem nada a ver com os Tupi-Guarani, comenta Chmyz, pois os Itararé são anteriores aos Tupi-Guarani no Paraná. Chmyz (2004) ainda afirma que várias pesquisas constataram índios Tupi-Guaranis se movimentando da costa do Atlântico em direção ao noroeste, passando por São Paulo e por Minas Gerais. O fato de eles terem guiado Aleixo Garcia e Cabeza de Vaca, por exemplo, não significa que eles foram os autores do caminho. Apenas os conheciam e os utilizavam, assim como os europeus passaram a utilizá-los.

Chmyz (*apud* GABARDO, 2004) questiona ainda sobre o motivo de Cabeza de Vaca, ter abandonado o chamado tronco do Peabiru, quando se dirigia para Assunção na altura da foz do rio Piquiri, antes do encontro com o rio Paraná. Descendo provavelmente por um dos ramais que atingem o rio Iguaçu. Chmyz (2004) aponta que naquela área já estavam os Jê, na atual cidade de Guairá. Cabeza de Vaca e os Tupis-Guarani como guias, não podiam entrar no território dominado pelos Jê e pelos Itararé, estes, inimigos dos Tupis-Guarani. A evidência arqueológica explica porque ele mudou de rota.

Houve também o aproveitamento parcial destas vias pelos tropeiros para o transporte de gado entre o Rio Grande do Sul e São Paulo e Chmyz (*apud* GABARDO, 2004) aponta registros de coincidência sobre a forma e material encontrados na construção de alguns trechos utilizados por estes tropeiros, principalmente os trechos do Peabiru que levavam em direção a São Paulo e a Sorocaba para onde as tropas eram conduzidas

Chmyz (*apud* GABARDO, 2004) cita ainda em Santa Catarina, a existência do caminho dos Ambrósios, atual Caminho do Monte Crista na região norte de Santa Catarina,

³ No século XVIII o Jê ainda estava utilizando os caminhos. Eventualmente, claro, o Tupi-Guarani usou também, o caminho. Facilitava a locomoção e eles o usavam... O fato deles (os Guaranis) terem guiado Aleixo Garcia e Cabeza de Vaca, por exemplo, não significa que eles foram os autores do caminho. Apenas conheciam esses caminhos e os utilizavam, assim como os europeus passaram a utilizá-los (CHMYZ *apud* GABARDO, 2004, p. 22)

próximo ao município de Garuva, como um provável ramal que vai do litoral catarinense ao Estado do Paraná.

Além de ser uma obra viária de grande competência, a existência do Peabiru revela, entre outras coisas, que os índios do sul do Brasil — ao contrário do que comumente se pensa — dominavam um conjunto de informações astronômicas sofisticadas, bem mais além do que as fases da lua ou a noção de dias e noites.

A proibição de transitá-lo, baixada em 1.533, pretendeu clausurar o caminho. Em primeiro de junho daquele ano, Tomé de Souza relatava ao rei português as razões do fechamento: a fácil comunicação entre a Vila de São Vicente com as colônias Castelhanas causavam um grande prejuízo à Alfândega Brasileira, resultado do contrabando, que já era exercido desde aquela época. Tão severamente o fez que somente se conhece uma transgressão e em 1.548, para guerra contra o gentio carijó, o exército se alonga de muito o caminho, velejando pelo litoral, para não desobedecer à proibição.

Foi somente em 1.603 que irromperam na Vila de São Paulo quatro soldados Paraguaio de Vila Rica do Espírito Santo que vieram pelo Peabiru. São Paulo os festejou e a título de homenagem os fez acompanhar, na volta, por doze homens, encarregados de reconhecer as etapas, de reavivar o traçado. Esse quase século de obediência à proibição acabara com as imponências e os cuidados que os construtores dotaram o Peabiru.

Após a revitalização do traçado, este passou a ser utilizado como roteiros de religiosos, de bandeirantes, faiscadores, de contrabandistas. Eram trilhas que se embrenhavam fundo nas matas e os nativos por elas andavam seguindo a direção geral dos rios e dos montes. Por eles espanhóis e portugueses penetravam em busca de conhecer a nova terra.

Ao contrário do que sempre se diz, ou seja, que o Caminho iniciava-se no rio Itapocu, em Barra Velha, acredita-se que a atual Florianópolis, na área do Massiambu e talvez até Laguna tenham sido atendidas pelo Peabiru.

Embora haja indícios de que se fazia o trecho Florianópolis - Itapocu por mar, não se pode descartar a presença de uma via terrestre (Peabiru) por ali. Para Zeferino e Carlson (2006), é possível a ocorrência de uma trilha indígena entre Florianópolis e o Itapocu, e fala claramente dos peabirus existentes na capital em seu livro *Caminhos e trilhas de Florianópolis*.

O trecho paulista, que começava em São Vicente e Cananéia, era muito importante. Histórico também foi o ramal paranaense de Campo Mourão, perto de onde há até um município denominado Peabiru.

Segundo relatos e suposições de pesquisadores, o caminho pode ter partido do atual município de Palhoça (Massiambu) e Florianópolis, e a trilha ia até Barra Velha, penetrando continente adentro rumo ao rio Itapocu. Cruzava o nordeste catarinense, passando possivelmente por Guaramirim e São Bento do Sul, e chegava ao Paraná.

Já dentro daquele estado, passava em Castro e seguia pelas cabeceiras dos rios Ivaí e Cantu, chegava ao médio Piquiri, indo pela margem esquerda deste até cruzar o rio Paraná, acima de Guaira.

Havia outra passagem por Foz do Iguaçu, mas esta não era a original da linha tronco, segundo afirmam Reinhard Maack e Jaime Cortesão. Atravessando o rio Paraná, estava-se no Paraguai.

Markun (2009) registra também que em linha reta, Assunção estava a quase mil quilômetros a noroeste da ilha. Por terra, a distância era duas vezes maior e que após uma estada de quase sete meses na ilha, os espanhóis içaram as velas novamente, dessa vez para uma curta velejada de sessenta quilômetros até a foz do Itapocu.

Outra hipótese também estudada por Quandt (2003) é a de que Cabeza de Vaca teria utilizado o Caminho Velho e que entre 1541-1542 o espanhol Alvar Nuñez Cabeza de Vaca fez a sua histórica caminhada do litoral norte de Santa Catarina até Assunção, no Paraguai. Pode-se supor, diz Quandt (2003), que tanto a expedição de Aleixo Garcia como a de Cabeza de Vaca foram feitas pelo Caminho de Três Barras.

Quandt (2003) afirma que a justificativa está em razão da existência da linha fronteira entres os domínios sul-americanos de Portugal e Espanha, resultante do Tratado de Tordesilhas, nunca demarcada no terreno. Isso explica a "tomada de posse" de um mesmo território por espanhóis e portugueses, em suas andanças pela região.

Para os espanhóis a linha de Tordesilhas passava perto de Iguape, no litoral do atual estado de São Paulo. Para os portugueses, o mesmo meridiano passava por Laguna, de modo que a ilha de *San Francisco* (atual São Francisco) e uma estreita faixa do litoral catarinense lhes pertenciam. A disputa entre as duas potenciais colônias se estendeu por mais de 200 anos.

Menciona Quandt (2003) que a ramificação do antiqüíssimo Peabiru começa no município de Garuva, em Santa Catarina, na margem do Canal das Três Barras ou Ria das Três Barras. Nesta parte inicial, o Peabiru tem os nomes de Caminho de Três Barras, Caminho dos Ambrósios, Caminho Velho, Caminho de São Tomé, Caminho dos Jesuítas e Caminho do Monte Crista. Possui a trilha para pedestres, formada pela escadaria de pedra.

Quandt (2003) afirma em sua pesquisa a facilidade de acesso a serra, através da Baía da Babitonga devido à calmaria do local, facilidade de atracação e um abrigo natural contra

ventos e tempestades. Sua afirmação é registrada também nas descrições de Saint-Hilarie, em seu livro *Viagem à Província de Santa Catarina* (1820) quando esteve na Ilha de São Francisco do Sul e o local por ele descrito sobre o Rio Três barras:

Quanto ao canal propriamente dito, que, de norte a sul, banha a Ilha de S. Francisco, recebe a água doce do braço intercontinental, onde desembocam os rios denominados de Palmital, Três Barras e Cubatão Grande: como, entretanto, a maior parte das suas águas vem do mar, deve-se considerá-lo um braço deste, como já o fiz há tempo e mais tarde o Sr. Aubé. (Arquivo Nacional, 1948, p.286).

Em tempos passados havia uma variante mais longa e menos íngreme, própria para mulas carregadas, cavalos e gado bovino, que está fora de uso e foi tomada pelo mato. Ainda Quandt (2003) comenta que é pouco provável, para não dizer impossível, que o desembarque da tropa de Cabeza de Vaca tenha ocorrido na região da foz do Rio Itapocu, perto de Barra Velha. Ali não existe porto adequado para a ancoragem de um grande veleiro transoceânico.

A região da barra do Rio Itapocu é, sem dúvidas, imprópria para a realização de uma operação de desembarque daquelas dimensões. Ancorar em mar aberto, quando a aproximadamente 20 léguas adiante se encontra a entrada de uma baía abrigada, seria um contra-senso. Outro argumento é que o Rio Itapocu não fica na ponta de uma ilha. A 20 léguas ao norte da Ilha se encontra a entrada do Canal do Linguado, (figura 3) na Barra do Sul, que era o acesso à Baía da Babitonga pela ponta sul da Ilha de São Francisco do Sul.



Figura 3: Canal do Linguado

Fonte: <http://www.saberweb.com.br/praias-do-brasil/canais-dobrasil/images/canal-do-linguado.jpg>

Este canal denominado atualmente como Lagoa do Linguado, fechado em 1935, por ocasião da construção de um ramal da futura Estrada Ferro São Paulo - Rio Grande e que ligaria o continente a Ilha de São Francisco do Sul, tendo como destino final o porto deste município. Conta ainda Quandt (2003), que naquela época essa ria do Palmital era plenamente navegável. O aterro que fechou o Linguado foi iniciado, em parte, em 1907 e terminado em 1935, quase 400 anos depois contados a partir de 1541. Outra opção para a entrada da barca de Cabeza de Vaca pode ter sido o canal norte, situado alguns quilômetros adiante, ou seja, a Ria de San Francisco, que já era conhecida pelos espanhóis e permitia a navegação de grandes veleiros. O nome foi dado por eles, alguns anos antes.

A *posteriori* a tradução para rio de São Francisco é equivocada. Trata-se de uma ria e não um rio. Quandt (2003) explica ainda que o termo ria, apesar de pouco usado no Brasil, aparece em quase todos os dicionários. No *Houaiss*: “1. Canal ou braço de mar; 2. Costa onde o mar é raso e os recortes (são) profundos”. No *Aurélio*: “Braço navegável de rio”. No *Michaelis*: “Embocadura ou foz de um rio” e “Costa muito recortada”.

Ainda Quandt (2003), cita que no *Diccionario Abreviado Del Español atual*, editado em 2000 pelo Grupo Santillana, de Madrid, consta “*Valle fluvial invadido por El mar*”. No *Diccionario Avanzado – Lengua Española* editado em 1997 por Biblogarf, de Barcelona, na Espanha, a definição é “*Parte Del rio próxima a entrada em El mar hasta donde llegan marcas y se mezcla el água Dulce com La salada*”.

Após ter concluído a publicação da edição do *Peabiru, Caminho Velho*, Quandt (2003, contracapa) registra o seguinte adendo:

Tive a ventura de receber uma cópia do depoimento prestado por Álvaro Nunez Cabeza de Vaca, declarando que o desembarque ocorreu na baya de Ytabuan. Cita o registro na Información echa por El Gobernador Del rio de La Plata, Cabeza de Vaca, que se encontra nos Autos fiscales año 1552, estante 52, cajon 5, do Archivo General de Índias em Sevilha na España, consta o nome da baía aonde ocorreu o desembarque doa mais de 25 homens e de toda a carga e bagagem da nau Santa Luzia, inclusive os cavalos.

Quandt (2003) transcreve em seu adendo os trechos daquela *informacion* em que aparece o nome da baía: “vaya de ytabuan... vaya de ytabuan... baya de ytabuan... vaya de ytabuan... “vaya de ytabuan... vaya de ytabuan...”. Afirma que o registro citado seis vezes é para eliminar qualquer resquício de dúvidas. Continua ainda em seu adendo, que para quem conhece a região está bem claro que se trata da atual baía da Babitonga.

A antiga localidade de Itabuan, a atual Itapoá, está situada do lado norte da baía da Babitonga. No lado sul se encontra a ilha de San Francisco. Nos primeiros tempos a baía teve o nome de ria de San Francisco. Para finalizar, Quandt (2003), comenta que este depoimento de Cabeza de Vaca, guardado no *Archivo* de Índias e Sevilha, deixa bem claro que o desembarque foi realizado numa baía. Repito: baía. Rios e baías são ocorrências geográficas distintas. Não há como confundir uma baía com um rio. Conclui Quandt (2003) que a hipótese do desembarque no rio Itapocú, em Barra Velha, pode ser descartada definitivamente.

Já para Bond (1998), é pouco provável que o Caminho do Peabiru tenha passado pelo trajeto defendido por Quandt, e Chmyz (2004, p. 20) corrobora sua justificativa, quando afirma que

Curiosamente era um caminho que não subia elevações. Ele as contornava. Sempre se estendia pelos flancos das elevações. Era sinuoso, portanto. Era um caminho que exigia mais tempo para ser percorrido, mas a compensação cansava menos o usuário. “Era um caminho lógico, que aproveitava os terrenos menos inclinados.”

Bond (2004) reforça então sua justificativa, quando lamenta que Quandt não apresenta qualquer prova. Supõe, no entanto, ter havido um engano de informação geográfica por parte de Cabeza de Vaca ou dos autores que estudaram e interpretaram seus escritos. Pois segundo ele, em frente ao Itapocu o mar não tinha porto e isso significaria uma real dificuldade para o desembarque dos cavalos, homens e tralhas aprontadas para a viagem pelo Peabiru. Local mais adequado, diz ele, seria a baía da Babitonga (São Francisco), mais ao norte. E a partir dela, como consequência, o trajeto Três Barras - Monte Crista. Bond (2004) aponta cinco sólidas barreiras, enquanto não surjam novas evidências ou provas:

- 1) O relato de Pedro Hernandez sobre a viagem do governador Cabeza de Vaca, de Santa Catarina a Assunção (Paraguai), na década de 1540 diz claramente: “...(estando na ilha de Santa Catarina) o governador enviou o feitor Pedro Dorantes para descobrir caminho por terra firme [...] Assim Pedro Dorantes partiu com alguns cristãos espanhóis e índios para achar um, a passagem até Assención [...] Ao cabo de três meses e meio, Dorantes retornou [...] Disse que soubera pelos índios... que a maneira mais segura e próxima de entrar para a terra povoada era por um rio que estava um pouco acima, chamado Itabucu, que está na ponta da ilha (de Santa Catarina), a dezoito ou vinte léguas [...] Estando informado sobre o local por onde realizaria sua entrada pela terra...o governador embarcou [...] Cruzaram pelo

rio de Itabucu, tendo tomado posse do mesmo e de toda aquela terra em nome de Vossa Majestade.”

- 2) A confirmação sobre o rio Itapocu, foi feita também pelo piloto da expedição de Cabeza de Vaca, Juan Sanchez de Vizcaya. Em documento registrado no Archivo General de Índias, de Sevilha, Espanha – cuja recuperação e transcrição feita em 21 de janeiro de 1889, e cedida pelo investigador João Carlos Mosimann – confirma que a entrada foi feita mesmo pelo Itapocu. E agrega o piloto esclarecedor: “Não é rio que tenha porto”. E mais, diz textualmente que o porto de São Francisco (Babitonga) embora fosse um excelente local, não era usado para entrar na terra firme, pelo caminho dos índios. Ou seja, apesar de São Francisco ficar mais perto do caminho do Itapocu do que o porto da Ilha de Santa Catarina, aquele tinha uma desvantagem fundamental. Esclareceu o piloto:

[...] Este porto de San Francisco está despovoado de índios; se o dito porto de San Francisco estivesse povoado de índios seria a melhor entrada para ir à terra adentro...porque deste porto aos índios amigos dos vassallos de Vossa Alteza (Paraná e Paraguai) há muito pouco caminho (o caminho é muito curto)... Mais adiante...está o rio Tabuçá, que quer dizer pedra alta, por onde entramos com o dito Cabeza de Vaca, não é rio que tenha porto... Mais adiante, dezoito léguas, mais ou menos, está a ilha de Santa Catarina [...] esta ilha está povoada de índios guaranis...estes índios deram ao dito Cabeça de Vaca muitos mantimentos e foram com ele ao campo [...].

A propósito da maneira de Juan Sanchez grafar o nome do rio (Tabuçá), é importante esclarecer que se tratava de problema bastante comum naqueles tempos. Por exemplo: um relatório feito em 1552, para atender a processo judicial aberto pela Coroa espanhola, Cabeza de Vaca fala de sua partida de Santa Catarina rumo ao interior do continente e menciona diversas vezes uma “*baía de Ytabuan*.” Alguns podem imaginar que se tratava de São Francisco (Babitonga), aventando uma similaridade inadequada com a atual praia de Itapoá pouco mais ao norte. Mas isto não é possível, visto que naquele tempo a baía já tinha o nome de São Francisco. E era bastante familiar aos cartógrafos e navegadores; o próprio Cabeza de Vaca conhecia a baía de São Francisco, pois passara por ela ao navegar de São Paulo a Santa Catarina. Está lá no livro *Comentários*:

[...] *O governador seguiu viagem...passando por um rio e baía que dizem chamar-se de São Francisco, situado a vinte e cinco léguas de Cananéia. Dali a armada seguiu adiante e foi desembarcar na ilha de Santa Catarina...*

Vendo que não haveria razão para Cabeza de Vaca usar “Ytabuan” para nomear um local já devidamente batizado, e por ele mesmo já conhecido, pode-se concluir que o governador confundiu-se: trocou o nome Itapocu (Itabucu, Itapecum) por Ytabuan (Itabuan, Itapuan).

Bond (2004, p.97), cita o professor Barbosa em seu estudo *Referências e hipóteses sobre o nome Itapocu*, listando uma grande diversidade de pronúncias e grafias na história do rio, desde o século 16 (Itapocu, Itabucu, Itapecu, Itapecum, Itapicu, Tapuca). Explica ele que “a nomenclatura tupi-guarani, em seu sistema de construção de vocábulos, conduz a fáceis homofonias”.

Mosimann (apud BOND, 2004 pg. 98), em seu livro *Porto dos Patos*, baseado no fato de que Cabeza de Vaca situou “Ytabuan” a 18 ou 20 léguas da Ilha de Santa Catarina, que é a localização exata do rio Itapocu, dá a entender que o *adelantado* distorceu o vocábulo. Ou seja, o autor afirma que Ytabuan e Itapocu, na verdade, era o mesmo ponto geográfico. Por outro lado, também é possível que Cabeza de Vaca tenha incorrido em confusão. Pois há um porto no rio Paraguay com mesmíssimo nome: Ytapuan. O próprio *adelantado* usou tal porto em sua entrada no interior paraguaio, à busca do caminho de Aleixo Garcia. E o cita na obra *Comentários*, como se mostra a seguir.

A palavra, que devido ao já mencionado problema da homofonia indígena, aparece grafada na obra como “Tapua”, leva às seguintes variações: Ytapuan, Ytabuan, Itapuã, Itapuá, Itapoã, Itapoá.

“[...] os que foram a pé partiram (de Assunção) oito dias antes, seguindo por terras de índios guaranis, nossos amigos, por ser o caminho mais seguro e tranqüilo. Seguiram com eles o feitor Pedro Dorantes e o contador Felipe de Cáceres. Depois de oito dias o governador embarcou

[...] Seguindo com muito bom tempo, (Cabeza de Vaca) chegou até o Porto de Tapua, onde os índios principais vieram recebê-lo. Comunicou-lhes o governador que ia em descobrimento de novas terras.

[...] Como os navios iam muito carregados de provisões, o governador resolveu deixar parte da carga neste porto de Tapua. Ficaram ali mais de duzentos quintais de mantimentos. Em seguida levantaram vela e seguiram navegando rapidamente.”

- 3) A informação do eminente historiador brasileiro, almirante Max Justo Guedes, ex-diretor do Serviço de Documentação Geral da Marinha Brasileira (RJ). Consultado por Bond a respeito do assunto, em março de 2004, respondeu:

“Conhecendo eu razoavelmente a região e tendo viajado por terra de Joinville e Itajaí, atravessei o ponto de Itapocu. É rio pequeno, mas no final do seu curso corre um terreno pouco elevado, ficando ele bem mais próximo da ilha de Santa Catarina do que o São Francisco (Babitonga) e tendo fundeadouro abrigado para ventos do sul, parece-me natural que Pedro Dorantes logo ali desembarcasse (Obs: Dorantes foi o batedor enviado por Cabeza de Vaca a averiguar a rota correta do caminho de Peabiru) e, posteriormente, aconselhasse Cabeza de Vaca a fazer o mesmo”.

- 4) A situação topográfica. A hipótese de que o caminho fosse através do Monte Crista esbarra com uma dificuldade advinda da natureza da região. A subida do monte exigia (como ainda hoje exige) uma escalada de muito esforço. Nem mesmo a existência de uma escadaria antiga, feita de pedra, anula o cansaço do viajante. A propósito desta escadaria, é necessário abrir-se um parênteses. Embora jornais, revistas, livros e programas de televisão venham dizendo, com freqüência, que a obra poderia ser de origem Inca, pertencente ao complexo do Peabiru, infelizmente não há, até o momento, qualquer evidência histórica ou arqueológica que dê sustento a essa versão;

Bond (2004) cita que o padre e pesquisador Tarcísio Marchirori, de Joinville, acredita que a escada não é pré-colombiana. E sim mais ou menos do século 18 ou 19. Ela fazia parte de um ramal do chamado “caminho dos tropeiros”, usado para transportar rebanhos de bovinos e eqüinos desde o Rio Grande do Sul até o Paraná, São Paulo e outras regiões brasileiras. As tropas também utilizavam caminhos para descer do planalto catarinense ao litoral, comenta em carta datada de 2003:

“Aquela estrada de pedras que desce a serra, na região do Quiriri, tão falada como coisa pré-colombiana... o padre ⁴Raulino Reitz, que lá andou semanas em seus estudos de botânica, falou-me com certeza que foi feita no tempo do império, para a descida de tropas do planalto para o litoral. Falou-me até da quantia para sua construção...”

De qualquer modo, a suposição de que o caminho do Peabiru subia pelo monte Crista e serra do Quiriri contraria aquilo que mais se conhece da tradição das vias indígenas. Isto é, que eram feitas sempre em terrenos propícios à fácil locomoção. E o fato é que ali nas proximidades existia o ameno vale do Itapocu. Praticamente uma avenida para o caminhante, se comparada ao desafio topográfico do Monte Crista

- 5) A informação do cacique Werá Tupã (Leonardo), da aldeia do Morro dos Cavalos, baseada na memória ancestral Guarani. No depoimento que concedeu em abril de 2004, informou o seguinte:

O caminho mesmo era feito pelo rio Itapocu que ele entrava. Não era pelo Monte Crista e pelo Quiriri. Mas eles (os guaranis antigos) iam visitar estes lugares (Monte Crista e Serra do Quiriri) porque ali tinha um Pajé muito poderoso e iluminado. Subiam lá para conversar com ele. A gente acredita

⁴ Padre católico, botânico e historiador brasileiro. Fundou, em 1942, o Herbário Barbosa Rodrigues, que contém um grande catálogo de plantas catarinenses, hoje com sede no município catarinense de Itajaí. Foi diretor do Jardim Botânico do Rio de Janeiro entre os anos de 1971 a 1975 e diretor da Fundação do Meio Ambiente (FATMA) de Santa Catarina de 1976 a 1983

que esse Pajé fez a casa de reza (opy) lá em cima. Os Pajés gostavam dos lugares altos para fazer a casa de reza porque assim o contato com os espíritos era melhor. O caminho do Peabiru era igual a uma estrada grande, como exemplo a BR – 101. Mas tinha outros caminhos pequenos que ligavam. Lá no Quiriri era um caminho desses, menor, não era para andar toda hora. Só alguns que iam lá para falar com o pajé.

Ou seja, o cacique confirma que o trecho principal do Peabiru entrava pelo Itapocu, conforme os relatos do século 16. Mas acrescenta um interessante dado novo: a existência de um ramal, tido como *sagrado*, que era conhecido e praticado apenas por alguns escolhidos, na área de Garuva. Este trecho em estudo poderá, na temática do turismo cultural, contribuir para desenvolver a atividade de contemplação e no binômio turismo e cultura.

O possível caminho do Peabiru com resquícios históricos em área natural poderá ser apreciado como atrativo turístico cultural de forma que a valorização histórica complemente o valor do patrimônio natural da mata atlântica. O atrativo histórico do caminho do Peabiru, isolado da potencialidade natural em que se localiza, terá dificuldade de ser considerado atrativo. Reconhecê-lo como parte do patrimônio cultural no espaço natural, será a forma mais apropriada para a valorização turística.

CAPÍTULO II

2 PATRIMÔNIO CULTURAL, NATURAL E TURISMO

2.1 Patrimônio e preservação

Foi Dom André de Melo, conde das Galveias, vice-rei do Estado do Brasil de 1735 a 1749, que, ao tomar conhecimento das intenções do governador de Pernambuco a respeito de construções deixadas pelos holandeses, escreveu-lhe uma carta na qual demonstra sua preocupação com a proteção e monumentos históricos. Esta foi a primeira notícia que se tem de alguma iniciativa visando a proteção de monumentos históricos, de acordo com Barbosa (2001).

A chegada, em 1808, da Corte portuguesa ao Brasil implicou na criação de "lugares da memória" que acabariam como instrumentos de constituição da nacionalidade, a exemplo da Biblioteca Nacional e o Museu Nacional. Após a independência, em 1838, foi inaugurado o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) e o Arquivo Nacional, ambos responsáveis pela criação da história e manutenção da memória histórica nacional.

O IHGB foi responsável por construir a história do país baseada no poder centralizador da monarquia e na aristocracia rural através da definição de comemorações, emblemas e lugares como forma de enaltecer a nação. Já o Arquivo Nacional guardaria toda a documentação de procedência do poder central, resguardando assim sua legitimação e perpetuação. Além destes, pode-se citar como exemplos a Academia Nacional de Belas Artes, que teria a função de exaltar a nação, seus personagens históricos e heróis nacionais, através de suas pinturas e esculturas, assim como o Colégio Pedro II, que ficaria responsável por passar aos alunos as idéias contidas no processo histórico construído pelo IHGB (Oliveira, 2002, p. 53-54).

Embora o Imperador Dom Pedro II tivesse como um de seus interesses os estudos históricos, nenhuma providência foi tomada durante seu reinado para organizar efetivamente a proteção aos monumentos nacionais.

O primeiro projeto visando organizar a defesa dos monumentos históricos e artísticos do país foram apresentados na Câmara dos Deputados em 1923, de pouco efeito. Em 1924, as iniciativas visando proteger o patrimônio cultural do país deslocaram-se da esfera federal para

a dos estados. Apesar dos esforços, chegou-se a conclusão de que as providências com base apenas na legislação estadual seriam ineficazes.

Apenas em 1934 o governo iniciou a organização de um serviço de proteção aos monumentos históricos e às obras de arte tradicionais do país, aprovando um novo regulamento para o Museu Histórico Nacional. Com a aprovação de uma nova Carta Constitucional em 1937, ficou claro que caberia aos Estados e aos Municípios a proteção dos objetos de interesse histórico e do patrimônio artístico do país, bem como prestar assistência ao trabalhador intelectual. Diante da promulgação da referida constituição, a proteção ao patrimônio histórico e artístico estava consagrada como princípio constitucional.

A UNESCO (Organização das Nações Unidas para Educação, a Ciência e a Cultura), reunida em Paris, de 17 de outubro a 21 de novembro de 1972 definiu como patrimônio cultural:

- os monumentos: obras arquitetônicas, esculturas ou pinturas monumentais, objetos ou estruturas arqueológicas, inscrições, grutas e conjuntos de valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência,
- os conjuntos: grupos de construções isoladas ou reunidas, que, por sua arquitetura, unidade ou integração à paisagem, têm valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência,
- os sítios: obras do homem ou obras conjugadas do homem e da natureza, bem como áreas, que incluem os sítios arqueológicos, de valor universal excepcional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico.

E como patrimônio natural:

- os monumentos naturais constituídos por formações físicas e biológicas ou por conjuntos de formações de valor universal excepcional do ponto de vista estético ou científico;
- as formações geológicas e fisiográficas, e as zonas estritamente delimitadas que constituam *habitat* de espécies animais e vegetais ameaçadas de valor universal excepcional do ponto de vista estético ou científico,
- os sítios naturais ou as áreas naturais estritamente delimitadas detentoras de valor universal excepcional do ponto de vista da ciência, da conservação ou da beleza natural.

Reforçando as diretrizes da UNESCO sobre a preservação de patrimônios, realizou-se em Atenas no ano de 1931 a I Conferência Internacional para Conservação dos Monumentos Históricos, para redigir a primeira carta internacional com recomendações sobre conservação e restauração de monumentos históricos, a Carta de Atenas, tendo como princípio básico

eleger o Estado como responsável pela salvaguarda dos monumentos, sugerir a criação de legislações que garantam o direito da coletividade indo além da propriedade privada. Para a restauração, pode-se usar todos os recursos materiais e técnicas modernas, desde que se mantenham o aspecto da época da construção. Recomenda que as descobertas científicas sejam compartilhadas entre os países para a manutenção dos monumentos, conforme o IPHAN (2010, web):

A conferência convencida de que a conservação do patrimônio e arqueológico da humanidade interessa à comunidade dos Estados, guardiã da civilização, deseja que os Estados, agindo no espírito do Pacto da Sociedade das Nações, colaborem entre si, cada vez mais concretamente para favorecer a conservação dos monumentos de arte e de história. [...]. A conferência, profundamente convencida de que a melhor garantia de conservação de monumentos e obras de arte vem do respeito e do interesse dos próprios povos, considerando que esses sentimentos podem ser grandemente favorecidos por uma ação apropriada dos poderes públicos, emite o voto de que os educadores habituem a infância e a juventude e se absterem de danificar os monumentos, quaisquer que eles sejam e lhe façam aumentar o interesse, de uma maneira geral pela proteção dos testemunhos de toda civilização.

A Constituição Federal, de 1988, no art. 216 e incisos estabelece o que constitui o patrimônio cultural brasileiro como sendo

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem;

I- as formas de expressão;

II- os modos de criar, fazer e viver;

III- as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV- as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V- os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

A preservação do patrimônio no Brasil está baseada na Carta de Atenas, que tem como sua proposição primordial organizar e proteger o Patrimônio Histórico e Artístico nacional, e para isto foi criado através da Lei 378 de 13 de Janeiro de 1937 o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Esta é composta por capítulos, diversos artigos e parágrafos, a lei nº 25 de 1937 aborda questões como: a definição do Patrimônio Histórico e

Artístico Nacional, tombamento, as conseqüências do tombamento, entre outras. O artigo 1º da Lei 25 de 1937 coloca a definição do que é considerado patrimônio no Brasil:

[...] o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no País e cuja conservação seja de interesse público, que por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico (IPHAN, 2010, web)

Esta legislação acaba interferindo nos direitos de propriedade, apesar de não haver risco de perda do bem. Contudo, o artigo 6º do Capítulo II – Do tombamento, diz que este podia ser voluntário ou compulsório. O artigo 9º se refere ao tombamento compulsório:

1º) O Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, por seu órgão competente, notificará o proprietário para anuir ao tombamento, dentro do prazo de quinze dias, [...]
2º) no caso de não haver impugnação dentro do prazo assinado, que é fatal, o diretor do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional mandará por simples despacho que proceda à inscrição da coisa no competente Livro do Tombo;
3º) se a impugnação for oferecida dentro do prazo assinado, far-se-à vista da mesma [...]
(IPHAN, 2010, web)

Outro ponto a destacar é a valorização dos sítios arqueológicos, que ganham destaque com seus próprios artigos:

Artigo 15º - Os trabalhos de escavação devem ser executados em conformidade com padrões científicos e com a “Recomendação Definidora dos Princípios Internacionais a serem aplicados em Matéria de Escavações Arqueológicas”, adotadas pela UNESCO em 1956. Devem ser asseguradas as manutenções das ruínas e as medidas necessárias à conservação e proteção permanente dos elementos arquitetônicos e dos objetos descobertos. Além disso, devem ser tomadas todas as iniciativas para facilitar a compreensão do monumento trazido à luz sem jamais deturpar seu significado. (IPHAN, 2010, web)

Pode-se também explorar os monumentos como recursos econômicos como forma de sobrevivência de sua própria atividade, conforme definida pelo IPHAN (2010, web).

V – Valorização Econômica dos Monumentos. Partimos do pressuposto de que os monumentos de interesse arqueológico, histórico e artístico constituem também recursos econômicos da mesma forma que as riquezas naturais do país. Conseqüentemente, as medidas que levaram a sua preservação adequada utilização não só guardam relação com os planos de desenvolvimento, mas fazem ou devem fazer parte deles.

No Brasil, a preservação do patrimônio passa a ter amparo também na Constituição da República de 1988 que explicita em seu texto a responsabilidade do cidadão na preservação perante o patrimônio da união.

Artigo 5º - Todos são iguais Perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: LXXIII – qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da suculência; (SENADO, 2010, web)

No Compromisso de Brasília, compete a União, Estados e Distrito Federal e municípios a proteção e acesso da comunidade a estes bens, citado no artigo 23º:

É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos; IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural; V- proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência; (www.iphan.gov.br, 2010)

Valorizar o patrimônio através de leis, incentivos e conscientização da comunidade para utilizá-los como atrativo turístico compreende um dos princípios do turismo, e os envolvidos onde estes atrativos estão localizados devem também contribuir na preservação destes espaços, permitindo desta forma, perpetuar a sua cultura.

2.2 Turismo e Cultura

O turismo é entendido como a soma das operações, principalmente de natureza econômica, que estão diretamente relacionadas com a entrada, permanência e deslocamento de estrangeiros para dentro e fora de um país, cidade ou região, e com forte apelo na cultura, pois conforme Beni (2004, p.87)

Já em suas primeiras obras, Hunziker e Krapf (Zurique, 1942) estabelecem a premissa de que sem cultura não há turismo. Sessa (1968) afirma que o turismo traz uma dupla contribuição direta, como resultado de uma experiência cultural que enriquece a população visitada e a visitante com a aquisição dos valores que ambas possuem: indireta, que consiste no planejamento (antes da viagem) e na verificação natural dos pontos de dúvidas entre o turista e o estrangeiro.

A atividade turística, como vem se apresentando na atualidade, tem colaborado nas discussões sobre o processo de globalização das sociedades, interligando as comunidades mais remotas da terra através de troca de relações sociais, econômicas e culturais. Contudo, são inevitáveis as trocas nas relações ligadas às estratégias e modelos de desenvolvimento turístico local.

Esta prática, muitas vezes desenvolvida em países periféricos ao eixo de desenvolvimento no hemisfério norte, colabora com a despersonalização dos diferentes lugares, uma vez que, ao analisar-se de forma mais profunda, cada lugar possui a sua alma e identidade local, necessitando, assim, de formas e valores diferentes aos modelos copiados de outras destinações turísticas.

Uma grande preocupação concentra-se nos impactos sócio-culturais gerados em localidades onde o planejamento turístico não contempla a conscientização turística da população residente e a importância dos valores locais. Pearce (2001, p.163) faz as seguintes reflexões sobre este tema:

Já se sugeriu que os impactos sociais serão minimizados se:
A produção de atrações locais for submetida à aprovação dos residentes (inclusive atendendo aos problemas urgentes; a população nativa e/ou grupos étnicos estiverem intimamente envolvidos no processo de desenvolvimento com relação às suas necessidades sociais;
Houver uma ampla base de participação comunitária nos eventos e atividades turísticos;
As áreas de destino, adotarem ou refinarem temas e eventos que reflitam sua história, localização e situação geográfica.

A comunidade deverá ser contemplada no que tange a problemática da preservação da cultura local, quando a atividade cultural é tratada como um gerador de divisas para a localidade, considerando que através da sua participação, a socialização do conhecimento do que é preservar, gera comprometimento destes em relação à preservação.

[...] conhecimento crítico e a apropriação consciente pelas comunidades do seu patrimônio são fatores indispensáveis no processo de preservação sustentável desses bens, assim como no fortalecimento dos sentimentos de identidade e cidadania. (HORTA, 1999, p.6)

Os impactos do turismo nas comunidades receptoras podem contribuir para seu desenvolvimento sócio-econômico, permitindo fazer desta atividade, o elo entre a população local e seus visitantes, tanto como impacto positivo, quanto impacto negativo, como pode ser observado no quadro 01, elaborado pela Organização Mundial do Turismo, OMT.

Fatores associados com o turismo	Impactos positivos	Impactos negativos
O uso da cultura como atração turística	Revitalização das artes tradicionais, festivais e línguas. Acréscimo das culturas tradicionais.	Mudança nas atividades tradicionais. Invasão da privacidade.
Contatos diretos entre turistas e moradores	Ruptura dos estereótipos negativos. Aumento das oportunidades sociais.	Aumento da comercialização. Introdução de doenças. Efeito demonstração.
Mudanças na estrutura econômica e papéis sociais	Maiores oportunidades econômico-sociais. Diminuição das desigualdades sociais.	Conflitos e tensão na comunidade. Perda da linguagem.
Desenvolvimento de infra-estruturas	Aumento das oportunidades de lazer.	Perda de acesso às atividades de recreio e lazer.
Aumento da população de turistas	Melhora das condições sanitárias, educação e melhora da qualidade de vida.	Congestionamento, multidão, aumento da criminalidade.

Quadro 01 – Os impactos socioculturais do turismo

Fonte: OMT, 1997.

Para estes impactos serem minimizados, é necessário seguir as premissas do desenvolvimento sustentável para estas localidades. Para Beni (2004), a sustentabilidade no turismo tem como principal objetivo garantir e assegurar os componentes dos diferenciais turísticos, o processo racional de exploração dos recursos ambientais naturais, histórico-culturais e temático-artificiais, embasado nos princípios da sustentabilidade da *World Commission on Environment and Development* - WCED (1987, p. 49):

[...] é um processo de transformação no qual a exploração dos recursos, a direção dos investimentos, a orientação do desenvolvimento tecnológico e a mudança institucional se harmonizam e reforçam o potencial presente e futuro, a fim de atender às necessidades e às aspirações humanas.

Segundo Sachs (1994, p.31), para que o desenvolvimento seja efetivamente sustentável, é preciso que ele contemple pelo menos cinco dimensões, aqui apresentadas de forma individualizada, apesar do caráter indissociável entre estas.

- A primeira delas, pré-requisito para as demais, é que ele seja economicamente viável;
- A segunda, é que seja socialmente justo, que contribua para a redução das desigualdades e para a eliminação das injustiças;
- Como terceira condição para que o desenvolvimento se dê de forma sustentável, a dimensão ecológica deve ser considerada, para que a perda da qualidade ambiental e a degradação dos ecossistemas não sejam o preço a ser pago, no presente, pelo crescimento da economia, comprometendo a perenidade da vida;
- A quarta dimensão da sustentabilidade considera o imperativo da equidade espacial, ou a importância de se evitar as concentrações ou aglomerações físicas que, pela lógica das economias de escala, acabam resultando em “deseconomias” de qualidade de vida e em distribuição desigual das oportunidades;
- A quinta e última dimensão é a cultural: as características de cada grupo social devem ser preservadas frente à avassaladora tendência homogeneizadora dos padrões de produção e consumo, que viola e descaracteriza identidades.

Porém, alerta Beni (2004) que o turismo cultural cresce a cada dia, como fator ponderável de desenvolvimento sustentável local e regional, mas também os impactos sócio-culturais nas comunidades receptoras de turismo, podem chegar ao ponto extremo de provocar muitas vezes total desilusão ou desencanto por parte dos turistas e comunidade receptora.

Para os recursos naturais é necessário a preservação máxima de suas características originais, para os histórico-culturais requer-se após o tombamento, o restauro e a conservação de sua integridade patrimonial e cultural e para os temático-artificiais, flexibiliza-se o tratamento dos temas e o aproveitamento do espaço, com estrita observância da legislação ambiental. Fazendo uma relação com o objeto de estudo, percebe-se que atualmente todo o caminho que leva ao cume do Monte Crista está erodido, pelo excesso de transeuntes.

Tratando desta forma a interação do turista com o destino interessado definido por Petrocchi (2004, p. 21):

O turista interage com o destino visitado, afetando-o de alguma forma. Por isso, é preciso considerar os impactos econômicos, socioculturais e o espaço físico onde o ocorre o turismo. Essa preocupação conduz ao conceito de turismo sustentável, [...]. A comunidade precisa ter consciência de que a preservação ambiental – em sua forma mais ampla – é instrumento de prosperidade por meio do lucro com o turismo.

Beni (2004) reforça que para atingir a sustentabilidade no turismo é necessário um esforço integrado dos vários atuantes no processo: residentes, turistas, governantes,

empresários, operadores, entre outros, buscando integrar os recursos naturais e culturais no processo de planejamento comprometido com a preservação ambiental, viável economicamente e eqüitativo do ponto de vista social.

Da mesma forma, faz uma reflexão quanto aos acessos aos atrativos turísticos, muitas vezes limitados aos visitantes. “Um dos fatores comuns subjacentes a uma série de impactos sociais do turismo é a restrição sofrida pela população local em suas oportunidades de recreação, de compras e de ter uma vida fácil”, para Barreto (2000, p. 46):

Manter-se algum tipo de identidade – ético, local ou regional – parece ser essencial para que as pessoas se sintam seguras, unidas por laços extemporâneos a seus antepassados, a um local, a uma terra, a costumes e hábitos que lhes dão segurança, que lhes informam que são e de onde vêm, enfim, para que não se percam no turbilhão de informações, mudanças repentinas e quantidade de estímulos que o mundo atual oferece.”

Esta identidade só aparecerá quando houver um espaço determinado para a população local, valorizada e identificada como lugar de compreensão de sua cultura e valores éticos desta comunidade. Conforme Santos (2002, p.225),

Nas atuais condições, os arranjos espaciais não se dão apenas através de figuras formadas de pontos contínuos e contíguos. Hoje, ao lado dessas manchas, há também, constelações de pontos descontínuos, mas interligados, que definem um espaço de fluxos reguladores. As segmentações e partições presentes no espaço sugerem pelo menos que se admitam dois recortes. De um lado, há extensões formadas de pontos que se agregam sem descontinuidades, como na definição tradicional de região. São as horizontalidades. De outro lado, há pontos no espaço que, separados uns dos outros, asseguram o funcionamento global da sociedade e da economia. São as verticalidades.

Corroborando para o desenvolvimento do turismo cultural, o desenvolvimento sustentável do turismo, defendido por Swarbrooke (2000, p. 19) como sendo:

Formas de turismo que satisfaçam hoje as necessidades dos turistas, da indústria do turismo e das comunidades locais, sem comprometer a capacidade das futuras gerações de satisfazerem suas próprias necessidades.

A partir da década 1970 aumenta a preocupação com os impactos do turismo no meio ambiente e na sociedade, mas somente em 1990 que de fato começa a discussão sobre o desenvolvimento sustentável no turismo, tema debatido na Conferência Mundial de Turismo

Sustentável, definida por *O'Globe* realizada pela OMT. Nesta conferência (OMT *apud* SWARBROOKE 1996, p.12), definiu-se que:

[...] o turismo sustentável constitui um modelo de desenvolvimento econômico que foi concebido para:

- Melhorar a qualidade de vida da comunidade visada;
- Oferecer ao visitante uma elevada qualidade de experiências;
- Manter a qualidade do ambiente de que tanto a comunidade anfitriã quanto o visitante dependem.

Ainda na conferência *O'Globe 90*, foram elencados os benefícios do turismo sustentável:

- a) estimula a compreensão dos impactos do turismo;
- b) assegura uma distribuição justa dos benefícios e custos;
- c) gera empregos locais, diretos e indiretos;
- d) estimula indústrias domésticas lucrativas;
- e) gera entrada de divisas para o país e injeta capital e dinheiro novo na economia local;
- f) diversifica a economia local, sobretudo em áreas rurais onde o emprego agrícola pode ser esporádico ou insuficiente;
- g) procura ser participativo na tomada de decisões entre os atores, e incorpora o planejamento e o zoneamento assegurando o desenvolvimento do turismo adequado à capacidade de carga do ecossistema;
- h) estimula o desenvolvimento do transporte local, comunicações e outras infra-estruturas para a comunidade;
- i) cria facilidades de recreação que podem ser usadas pela comunidade local;
- j) o turismo natural encoraja o uso produtivo de terras consideradas impróprias para a agricultura;
- k) o turismo cultural intensifica a auto-estima da comunidade local;
- l) demonstra a importância dos recursos naturais e culturais para a economia de uma comunidade e seu bem-estar social, e pode ajudar a preservá-los.
- m) monitora e administra os impactos do turismo, e opõe-se a qualquer efeito negativo.

Estes benefícios definidos na conferência de *O'Globe 90*, contribuem para a apreciação do turista à necessidade de entender o que é patrimônio cultural. A Carta de Paris o define como: “[...] tradições e expressões orais, incluindo o idioma como veículo,

expressões artísticas, celebrações, práticas sociais, rituais e atos festivos, técnicas artesanais tradicionais, como ainda conhecimentos e práticas, relacionados à natureza e ao universo (*apud* CURY, 2004, p.374)

O turismo cultural abre perspectivas para a valorização e revitalização do patrimônio, do revigoramento das tradições, da redescoberta de bens culturais materiais e imateriais, muitas vezes abafadas pela concepção moderna. Assim pensando, a atividade turística passa necessariamente pela questão da cultura local e regional. Reforça a necessidade em compreender as suas peculiaridades, admirar a complexidade e estimular a participação da comunidade.

Os locais de turismo, por sua vez, criam possibilidades para a revitalização da identidade cultural, da preservação dos bens culturais e das mais ricas tradições. Em suma, a atividade turística gera mecanismos de sustentabilidade e espaços propícios às expressões culturais necessitando a presença do sujeito turista para consumi-lo.

Mas para que estas ações estejam em sintonia, é necessário o respeito à população autóctone que Krippendorf (2002 p.145), sugere como desenvolvimento harmonioso do turismo e define que “Um desenvolvimento harmonioso do turismo exige o respeito absoluto à hierarquia dos objetos. É indispensável que os propósitos do primeiro nível – portanto, os interesses do conjunto de turistas e população local – tenham prioridade sobre aquele dos outros níveis”.

Este contato com o autóctone é que precede a exigência do turista em adquirir no turismo a experiência definida por Panosso (2005 p. 29):

O turismo, por sua vez é experiência. É experiência no momento em que se constrói esse ser turista. As impressões internas dessa ação não são formadas apenas na viagem, ou no deslocamento propriamente dito, mas também são vividas nos momentos que antecipam o ato do turismo e nos momentos que se seguem após o ser turista ter empreendido sua viagem. Assim, também, a experiência turística não pode ser analisada desconectada do momento histórico e do vir-a-ser do turista, porque o turista tem consciência de seu eu, de seu ser através do tempo e da história. Por vir-a-ser entende-se aquilo que ainda não é, mas que pode tornar-se.

Para Trigo (1993, p. 17), “os fatores que levaram ao desenvolvimento do turismo nestas últimas três décadas foram aos mesmos que transformaram profundamente o planeta, seja no âmbito das relações econômicas e políticas, seja no das relações sociais e culturais”. As novas tecnologias trouxeram maior facilidade para o deslocamento.

Os meios de transporte ganharam em qualidade, velocidade. Novos acessos foram criados, ferrovias e rodovias em melhores condições. Estruturas físicas, grandes construções, museus, parques de diversão foram disponibilizados para a apreciação, estada e/ou permanência dos turistas.

As pessoas começaram a sentir a necessidade de conhecer outros lugares e culturas, de viajar e principalmente de descansar. O turismo começa então a se desenvolver e a se consolidar como um dos “objetos de consumo mais desejados da população desse novo século” (CAMPOS, 2006 p. 41). Sem esta premissa, “o turismo engole os terrenos, a natureza e o patrimônio cultural. Torna-se um novo colonizador e destrói o meio ambiente”, como afirma Krippendorf (2001, p. 148).

Preservar, criar roteiros e contribuir para a conscientização da sociedade requer deste sujeito a compreensão de que os lugares turísticos pertencem a uma localidade e a uma comunidade que percebem em sua atratividade como um bem capaz de gerar uma atividade econômica e um momento de interação social com o turista e para este visitante a atratividade é o que o influencia na escolha do local a ser visitado tratando-o como cenário, como afirma Santos (2004, p.22): “os cenários do lazer surgem a partir da apropriação de imagens com o objetivo de compor repertórios de lugares turísticos que possam ser facilmente identificáveis ou categorizados pelo turista”.

Esta imagem do local e do atrativo turístico cultural, construída pelo visitante é que dão a dimensão de valor cultural de acordo com Silva (2004, p.22)

Cidades turísticas são mais valorizadas quando associadas a paisagens e situações geográficas naturais específicas, como praia e montanha, constituindo aspectos pitorescos e mais facilmente identificáveis pelo mercado.

Contudo esta valorização não se dará apenas pela contemplação dos atrativos, pois necessitará de profissionais que auxiliem estes visitantes a compreenderem os aspectos culturais dos lugares visitados, utilizando-se dos recursos disponíveis citado por Murta (2002, p. 14):

Para atingir seus objetivos, a interpretação utiliza várias artes de comunicação humana – teatro, literatura, poesia, fotografia, desenho, escultura, arquitetura – sem, todavia se confundir com os meios de comunicação ou equipamentos que lhe servem de veículo para expressar as mensagens: placas, painéis, folders, mapas, guias, centros, museus, etc. Nada substitui, no entanto, a interpretação ao vivo, quando realizada por guias e condutores sensíveis ao ambiente e às necessidades dos visitantes.

Para isto, o sujeito defensor da preservação do patrimônio, tem em suas mãos a responsabilidade de atuar como instrumento de preservação do patrimônio, valorizando o turismo como uma atividade econômica para a comunidade, reforçado por Meneses (2004, p. 13):

[...] ou se apresenta como uma proposta econômica de inclusão social e, assim, contribui para novas perspectivas de valorização da vida, do consumo de produtos culturais e de distribuição de renda, ou, por outro lado, alia-se a uma economia que exclui parcelas imensas da população da participação na produção econômica. É triste observamos cidades onde o chamado Turismo Histórico exclui a comunidade, que preservou e guardou o bem histórico, do usufruto de sua apreensão e das perspectivas de melhoria da qualidade de vida a partir da comercialização sustentável desse bem patrimonial.

2.3 Turismo Cultural

A cultura como atrativo turístico é considerada uma atividade econômica de importância global, que abarca elementos econômicos, sociais, culturais e ambientais. O turismo é um dos fenômenos sociais mais importantes neste processo, pois propicia o contato entre diferentes culturas, a experiência de diferentes situações, passa por diferentes ambientes e pela observação de diferentes paisagens. Isto possibilita a globalização da cultura. (SANTOS & ANTONINI, 2003, 101). Assegurar às gerações futuras, o acesso a recursos do turismo cultural é um dever principalmente dos profissionais deste setor turístico.

O turismo cultural é o acesso a esse patrimônio cultural, ou seja, à história, à cultura e ao modo de viver de uma comunidade. Sendo assim, o turismo cultural não busca somente lazer, repouso e boa vida. Caracteriza-se, também, pela motivação do turista em conhecer regiões onde o seu alicerce está baseado na história de um determinado povo, nas suas tradições e nas suas manifestações culturais, históricas e religiosas (MOLETTA, 1998, p. 9-10).

Para Pires (2001) as pessoas viajam por diferentes motivos, mas, mesmo não tendo particular interesse em cultura, os turistas acabam visitando atrações culturais, se forem oferecidas facilidade para tanto. A constatação desse tipo de realidade fez surgir uma definição de turismo cultural mais ampla, tanto no que concerne aos motivos primeiros que

ensejam viagens, quanto ao conteúdo daquilo que se considera cultura. Assim é que Silberberg (apud PIRES, 2001, p. 67) postula turismo cultural como:

[...] visitas de pessoas de fora da comunidade receptora motivadas completamente ou em parte por interesse na oferta histórica, artística, científica ou no estilo de vida, tradições da comunidade, religião, grupo ou instituição.

O turismo cultural tem ainda a função de estimular os fatores culturais dentro de uma localidade e é um meio de fomentar recursos para atrair visitantes e incrementar o desenvolvimento econômico da região turística, a qual tem características favoráveis a esse setor de turismo, sendo apoiado nos princípios do desenvolvimento turístico sustentável. Podendo ser também uma estratégia de dominação, controle, folclorização, instrumentalização dos nativos para gerar lucro e prestígio para os agentes do turismo e os governantes.

O espaço cultural de uma localidade é vista por muitos turistas apenas como uma exotividade, um local diferente do seu lugar habitual que segundo Geertz (1978 p.24):

a famosa absorção antropológica com o exótico (para nós) – os cavalheiros de berberes, os negociantes judeus, os legionários franceses – é assim, praticamente um artifício para deslocar o senso de familiaridade embotador com o qual o mistério da nossa própria habilidade em relacioná-los compreensivelmente uns aos outros se esconde de nós.

Ainda neste sentido Geertz (1978, p.25) afirma que

[...] nada mais necessário para compreender o que é a interpretação antropológica, em que grau ela é uma interpretação, do que a compreensão exata do que ela se propõe dizer – ou não se propõe – de que nossas formulações dos sistemas simbólicos de outros povos devem ser orientadas pelos atos.

Assim é a interpretação do sujeito turista para a comunidade visitada é tratada a distância como “povos diferentes de culturas inferiores”.

Para os locais desconhecidos pelo então sujeito turista, há uma dificuldade de diálogo que poderá ser amenizado pela comunicação defendida por Da Matta (1987. p.27)

[...] é essa possibilidade de dialogar com o nativo (informante) que permite ultrapassar o plano das conveniências preconceituosas interessadas em desmoralizar o “outro”. É ela que também impede a Antropologia Social contemporânea de utilizar aqueles esquemas

evolucionistas fáceis, que situam os sistemas sociais em degraus de atraso e progresso, colocando sempre “nosso sistema” como o mais complexo, o mais adiantado e o que, por tudo isso, tem o direito sagrado (dado pelo tempo histórico legitimador) de espoliar, explorar e destruir – tudo em nome do chamado processo civilizatório.

É neste olhar antropológico de Da Matta (1987) que se tem o objetivo de transformar o caminho do Peabiru em interesse turístico apreciando seus atrativos culturais, sem impactos nas comunidades do seu entorno e com valorização turística, reforçar a valorização do patrimônio conforme a Carta de Atenas (1933):

[...] À medida que o tempo passa, os valores indubitavelmente se inscrevem no patrimônio de um grupo [...] Quem fará a discriminação entre aquilo que deve subsistir e aquilo que deve desaparecer? O espírito da cidade formou-se no decorrer dos anos; simples construções adquiriram um valor eterno, na medida em que simbolizam a alma coletiva...

O turismo cultural é motivado pela busca de informações, de novos conhecimentos, de interação com outras pessoas, comunidades e lugares, da curiosidade cultural, dos costumes, da tradição e da identidade cultural.

Entender como o turismo se configura no interior das classes sociais, estudando suas diferentes dimensões de interação no campo da cultura e do esporte, compreender o tempo livre como produto das atividades de trabalho e sempre vinculado às condições de como estão constituídas estas classes sociais, contribuem para a compreensão do turismo cultural.

Entender a relação turismo e cultura implica em valorizar o patrimônio, a localidade, os espaços tombados e a sua singularidade. Sendo pontual amplo ou único, o bem a ser preservado na localidade deve ter o sentido de pertencimento da comunidade local.

CAPÍTULO III

3 O CAMINHO DO PEABIRU COMO PATRIMÔNIO CULTURAL

A relação dos atrativos com o potencial turístico implica em compreender de que forma as localidades valorizam os atrativos enquanto patrimônio cultural e requer ainda conhecer a situação local e a sua capacidade de atratividade. Também é necessário o conhecimento da estrutura turística, pois, se o número de visitantes exceder a capacidade de carga permitida, a atividade turística poderá ser causadora de impactos negativos. Como capacidade de carga define-se:

[...] a extensão em que o meio ambiente pode tolerar a atividade humana sem sofrer danos inaceitáveis. O termo capacidade ambiental tem suas raízes nas ciências naturais, relaciona-se ao tamanho de uma população de uma determinada espécie que pode se sustentar indefinidamente num dado hábitat. (DETR, 1997 *apud* OLIVEIRA 2002, p.17).

O Caminho do Peabiru localizado em área natural particular e sem controle de acesso por parte dos proprietários e do município onde o mesmo localiza-se, acabada sofrendo demasiado acesso sem que haja um planejamento, causando o efeito contrário aos princípios da capacidade de carga defendida em 1982 por Mathieson e Wall *apud* Cooper (2001, p. 219):

[...] o número máximo de pessoas que podem utilizar um local sem uma alteração inaceitável no ambiente físico e sem um declínio inaceitável na qualidade da experiência dos visitantes.

Este excedente a capacidade de carga do local, pode implicar também na decepção do visitante e levar ao descrédito o lugar turístico, podendo causar distanciamento e abandono por parte dos turistas visitantes de primeiro contato.

Porém para que o local seja considerado atrativo turístico e seja reconhecido como local em condições para receber turistas, o espaço deverá também ter definido a sua capacidade de carga turística que corresponde a:

[...] quantidade de visitantes, por dia/mês/ano que uma área pode suportar, dependendo do tipo ou tamanho da área protegida ou natural; dependendo do solo, da topografia, da conduta animal; e dos números e qualidades das facilidades turísticas disponíveis. (BOO 1990 *apud* FARIA e CARNEIRO, 2001, p.56)

Ainda o excesso de turistas, poderá reduzir a localidade a um espaço degradado e sem condições de reutilização para o turismo, sendo esta atividade a causadora da destruição do espaço e do ambiente, conflitando com os princípios da resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA (1986) que define o impacto ambiental como:

a alteração das propriedades físico-químicas e biológicas do meio ambiente causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetam: I - a saúde, a segurança, o bem-estar da população, II - as atividades sociais e econômicas, III - a biota, IV - as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente e V - a qualidade dos recursos. (Artigo 1º - CONAMA resolução nº 001/86)

Respeitando os princípios desta resolução e o controle dos impactos sobre a localidade, os atrativos turísticos poderão ser contemplados em sua totalidade, usufruindo dos espaços naturais e preservando os aspectos históricos.

3. 1 Os atrativos turísticos e sua historicidade

O interesse do turista em visitar espaços que possuam atrativos turísticos históricos, tem a cada dia aumentado o volume de visitantes e a população destas localidades tem percebido o seu papel de guardião dos monumentos, espaços e equipamentos (teatros, museus, igrejas, estradas, caminhos, edificações e espaços naturais) que podem dar retorno social e econômico para a localidade.

O turista ao visitar um atrativo, procura identificar a historicidade de um monumento, mesmo em busca pelo novo, por um atrativo diferente e costumes do povo local, este sente o interesse pela cultura e pela história do lugar. Desta forma, o turismo valorizando os atrativos históricos contribui para a realização destes interesses. Barreto (2000, p. 44) identifica esta atitude no sujeito enquanto visitante no seu contato com o patrimônio preservado:

A preservação do patrimônio tem entre suas funções o papel de realizar “a continuidade cultural”, ser o elo entre o passado e o presente e nos permite conhecer a tradição, a cultura, e até mesmo quem somos, de onde viemos. Desperta o sentimento de identidade e recriação de espaços revitalizados”, como um dos fatores que podem “desencadear o processo de identificação do cidadão com sua história e cultura

Utilizar os bens culturais para uso turístico requer do turista e da população local reconhecer e valorizar estes atrativos de acordo com o (Ministério do Turismo, 2008, pg.16)

A utilização turística dos bens culturais pressupõe sua valorização, promoção e a manutenção de sua dinâmica e permanência no tempo como símbolos de memória e de identidade. Valorizar e promover significa difundir o conhecimento sobre esses bens e facilitar seu acesso a população local e turistas. Significa também reconhecer a importância da cultura na relação turista e comunidade local, aportando os meios para que tal relação ocorra de forma harmônica e em benefício de ambos.

A valorização destes atrativos como bem cultural fortalece a aproximação do turista com a população local, pois a preservação destes patrimônios pelo visitante contribui para a manutenção destes locais de uso da população residente, de forma que esta comunidade poderá continuar a usufruir destes atrativo e oferecer a outros visitantes que poderão vir a esta localidade como turistas.

3.2 A imagem da paisagem turística no Caminho do Peabiru

De acordo com IPHAN (2007) o patrimônio cultural não se restringe apenas a imóveis oficiais, igrejas ou palácios, mas também está relacionados a trechos urbanos, ambientes naturais de importância paisagística, imagens e outros bens, proporcionando ao turista:

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

A paisagem é definida também por Bertrand (*apud* CONTI, 2003, p. 59) como:

O resultado da combinação dinâmica, portanto instável, em uma determinada porção do espaço, de elementos físicos, biológicos e antropológicos, os quais, reagindo dialeticamente, uns sobre os outros, fazendo dela um conjunto único e indissociável em perpétua evolução. A paisagem deve ser encarada como um fenômeno em constante mutação seja ela natural ou social, através da qual é possível perceber a realidade de uma localidade.

A imagem turística tem no espaço natural o elemento mais apropriado para a permanência do turista no local, mas de acordo com Rodrigues (2002), ao apropriar-se de lugares contendo paisagens naturais e históricas, o turismo pode constituir-se tanto num aliado como num destruidor dessas paisagens, dependendo da forma como é desenvolvido, definida Boullon (2002, p. 120) define imagem turística como sendo:

Uma qualidade estética que os diferentes elementos de um espaço físico adquirem apenas quando o homem surge como observador animado de uma atitude contemplativa dirigida a captar suas propriedades externas, seu aspecto, seu caráter e outras particularidades que permitam apreciar sua beleza ou feiúra.

De acordo com Boullón (2002), na atividade turística, o impacto visual que o ambiente natural produz numa pessoa pode variar de acordo com o tipo de atividade realizada e, também, do grau de percepção que as pessoas têm em relação às paisagens. Com relação à interação do turista com a paisagem, o autor citado classifica em:

a) Espectador – é aquele que se mantém fora da paisagem, ou seja, limita-se a observá-la de diferentes pontos oferecidos por onde transita sem se preocupar em acurar seus sentidos para uma percepção mais detalhada. Geralmente, sua atenção é direcionada a outros estímulos, como a conversa com outra pessoa, ouvir música, ou mesmo ater-se simplesmente às mensagens do guia quando viaja em grupo. Quando a atividade que realiza se prolonga, geralmente fica entediado, não prestando atenção e nem recordando posteriormente as paisagens que lhe passaram à frente, porque só as viu esporadicamente. Muitas vezes, apenas capta de relance algo que lhe chama a atenção, porém logo em seguida já nem lembra mais o que era. Para esse tipo de turista, a relação com a paisagem é sempre distante, estando ele como observador em um lugar, e a paisagem em outro.

b) Agente – o turista agente é descrito como aquele que se incorpora à paisagem, mas com a intuição de praticar alguma atividade desportiva, apresentando muitas vezes um grau de percepção menor do que o próprio turista-espectador. O fato de muitas vezes estar realizando uma atividade que exige concentração e habilidade física faz com que centre sua atenção na atividade, não dando importância à paisagem que apenas lhe serve de pano de fundo. Na maioria dos casos, a imagem-lembrança será apagada de sua memória pelo fato de estar dominado pela seqüência da atividade que pratica.

c) Agente-observador – envolve o sujeito que desenvolve determinada atividade e se sente parte integrante da paisagem. Geralmente permanece mais tempo num determinado lugar, o que pode representar horas ou dias, familiarizando-se assim com o meio. Além de participar das atividades de entretenimento que o lugar lhe oferece, procura ficar atento às características das paisagens.

Segundo Nicolas (*apud* CRUZ, 2002, p. 109) "o turismo como atividade humana é a única que aproveita o espaço tanto por seu valor paisagístico como pelas condições ambientais que prevalecem (clima, hidrologia, vegetação etc.)".

Esta ação é compartilhada no espaço pesquisado na trilha do Monte Crista, pois os visitantes contemplam o espaço natural (caminhos na mata, trilhas, cachoeiras e rios) ao mesmo tempo em que transitam sobre o caminho em estudo, com trechos pavimentados considerados do período colonial.

Neste sentido, atualmente a paisagem é vista não mais como simples entorno estético da atividade humana, mas sim como um recurso e bem cultural com importância crescente em meio ao conjunto de valores ambientais BOMBIN (*apud* PIRES, 2002, p. 164).

Esta imagem é a forma que o turista percebe o Caminho do Peabiru, pois, de acordo com Krippendorf (1987, pg. 97), "a paisagem é a razão da existência do turismo e sua força econômica". A imagem dos visitantes sobre a região do Monte Crista é a de um espaço em

área natural e que pode ser usada de forma intensiva sem a preocupação de desgaste. A historicidade do Caminho do Peabiru é relegada e pouco difundida e não valorizada como atrativo histórico. Esta visão de baixo valor histórico por parte dos visitantes que usufruem do caminho dificulta a tentativa de transformá-lo em atrativo turístico cultural.

3.3 Os caminhos turísticos no Brasil

O Brasil possui seis caminhos considerados como destinos de contemplação e de uso turístico, sendo O Caminho do Sol, Caminho da Fé, O Caminho das Missões, Os Passos de Anchieta, O Caminho da Luz e a Estrada Real. Destinos estruturados por organizações não governamentais em parceria com o poder público, que atendem a demanda com as mais diversas motivações turísticas que vão do simples ato contemplativo ao religioso.

Estes caminhos contemplam os atrativos turísticos e naturais, envolvendo o visitante em todo o trajeto, permitindo que haja interação com as comunidades por onde passam.

O Caminho do Sol (www.caminhodosol.org) inicia-se na cidade de Santana de Parnaíba e termina em Águas de São Pedro, no estado de São Paulo. Tem como objetivo, oferecer ambiente agradável aos amantes de caminhadas, na busca do despojamento material e da introspecção pessoal.

O Caminho da Fé (www.caminhododafe.com.br) com aproximadamente 497 km, inspirado no Caminho de Santiago de Compostela, foi imbuído do propósito de criar algo semelhante no Brasil. Este caminho se inicia em Águas da Prata no interior do Estado de São Paulo e termina em Aparecida do Norte. Foi criado para dar estrutura às pessoas que sempre fizeram peregrinação ao Santuário Nacional de Aparecida, oferecendo-lhes os necessários pontos de apoio.

O Caminho das Missões (www.caminhodasmissoes.com.br) é um roteiro místico-cultural-histórico de caminhadas através dos Sete Povos das Missões, no estado do Rio Grande do Sul.

O caminho Os Passos de Anchieta (www.abapa.org.br) é o primeiro roteiro cristão das Américas. Resgata o caminho percorrido pelo primeiro mestre do Brasil nos seus últimos anos de vida. Ao revivê-lo é possível se deparar com as paisagens que inspiravam este religioso. Foi desenvolvido em parceria com o Governo do Estado de São Paulo, através da Agência Metropolitana da Baixada Santista, em 2003.

O roteiro atual engloba as cidades de São Paulo, Cubatão, Bertioga, Guarujá, Santos, São Vicente, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe. Posteriormente São Sebastião, Ilhabela, Caraguatatuba e Ubatuba. O objetivo deste trabalho é possibilitar, ao visitante ou peregrino, conhecer a vida de Anchieta, sua postura e a força que o conduziu, permitindo um mergulho na época da colonização, ambiente, usos, costumes e fatos deste período.

O Caminho da Luz (www.caminhodaluz.org) é um caminho de peregrinação religiosa, ecológica e histórica, é muito mais do que um simples projeto turístico regional, é um caminho de peregrinação energizado pelos caminhantes. É um caminho introspectivo pela força telúrica das montanhas, possibilitando ao homem um mergulho nos abissais de sua existência. Está localizado na Zona da Mata Mineira, fazendo divisa com o norte do estado do Rio de Janeiro e sul do Espírito Santo. Região montanhosa da serra do Caparaó, com altitudes variando entre 238m em Tombos (início do Caminho) e 2890 m no alto do Pico da Bandeira.

Após breve relato dos caminhos existentes no Brasil, ressalta-se que o espaço a ser considerado como referência nesta pesquisa é o Caminho da Estrada Real (www.estradareal.org.br) que se inicia nas cidades de Paraty e Rio de Janeiro, no estado do Rio de Janeiro e tem seu término em Ouro Preto e ou Diamantina (esta última mais extensa, no estado de Minas Gerais).

3.4 O Caminho da Estrada Real e sua estrutura turística como modelo para o Caminho do Peabiru

O Caminho do Peabiru na região do Monte Crista, não está constituído como um destino turístico e/ou atrativo em declínio, por não possuir estrutura para utilização turística para tal fim, portanto este atrativo encontra-se no primeiro estágio do Ciclo de Vida de Butler, ou seja, da exploração.

Com base no comportamento do setor de turismo, Butler (1980) desenvolveu o modelo de análise para o Ciclo de Vida das Destinações Turísticas, o qual compreende as fases de exploração, investimento, desenvolvimento, consolidação, estagnação, declínio e, talvez, rejuvenescimento.

Durante a fase de exploração de um produto as relações de consumo prosseguem lentamente no início, experimentam uma taxa de crescimento rápida, se estabilizam, e declina subseqüentemente. Os visitantes virão a uma área em números pequenos inicialmente, pela falta do acesso, das facilidades, e do conhecimento local.

Na primeira fase, a população cria algumas facilidades para os primeiros visitantes, caracterizados como aventureiros por Plog (2001). Enquanto as facilidades são fornecidas o número de visitantes aumentará. Com o marketing, a disseminação da informação e facilidades de acesso, a popularidade da área crescerá rapidamente. Eventualmente, entretanto, a taxa de aumento em números do visitante declinará quando o nível de capacidade máxima é alcançado.

Os fatores de saturação da área podem ser identificados por fatores ambientais (por exemplo, escassez da terra, qualidade de água, qualidade do ar), da planta física (por exemplo, transporte, acomodação, etc.), ou de fatores sociais (por exemplo, aglomeração e ressentimento pela população local). (BUTLER, 1980).

Doxey (*apud* BENI, 2004, p.91) sintetiza as relações entre turistas e moradores em fases que podem servir para medir o nível dos impactos socioculturais que podem ocorrer no local do turismo:

- a) *Fase de euforia* – Fase das primeiras aparições do turismo, quando ele desperta entusiasmo da população residente, que o vê como uma boa opção para o desenvolvimento.
- b) *Fase de apatia* – Uma vez que a expansão já está concretizada, o turismo é visto como um negócio lucrativo. O contato formal é intensificado.
- c) *Fase da irritação* – À medida que alcançam níveis de saturação no local, os moradores necessitam de algumas compensações para poderem aceitar a atividade turística.
- d) *Fase do antagonismo* – o turismo é considerado como a causa de todos os males do lugar.
- e) *Fase final* – Durante todo o processo anterior, o destino perdeu todos os atrativos que originariamente atraíram os turistas.

Como referência de uma possível transformação do Caminho do Peabiru em atrativo turístico, tomou-se como modelo a Estrada Real – ER, em avançado estágio de estruturação turística, principalmente no que se refere à sinalização e aos meios de acesso, tem atualmente o melhor modelo de caminho turístico do Brasil.

A Estrada Real é reconhecida pelo Governo do Estado de Minas Gerais através de Lei 13.173 1999, de 20/01/1999, (que poderá ser a referência como futuro projeto de lei para o Caminho do Peabiru - anexo A), e possui parceiros estratégicos como o Banco Interamericano de Desenvolvimento, a Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais que disponibilizam aos empresários do setor de turismo os serviços de orientação e assessoria no acesso às linhas de crédito disponíveis no mercado.

Tem ainda uma central de reservas on-line para que os visitantes efetuem reservas nos equipamentos que estão no entorno da estrada e também uma Associação dos Caminhantes da Estrada Real. Conta ainda com *site* oficial (www.estradareal.org.br), e programa de roteiros planilhados, que oferecem aos turistas a possibilidade de percorrer a rota turística da ER de acordo com sua vontade e disponibilidade.

Os mais de 1,6 mil quilômetros (Estrada Real, 2009) do roteiro podem ser conhecidos de bicicleta, a pé, a cavalo ou de carro. As planilhas de navegação foram construídas com metodologia própria, desenvolvida pelo Instituto Estrada Real (IER), tendo como base padrões internacionais de cicloturismo.

A inovação está em não restringir o passeio às bicicletas. E pela liberdade que oferece ao turista, a planilha fornece subsídios para que este investigue e pesquise as informações necessárias para planejar sua própria viagem.

As hospedagens, os meios de alimentação, os atrativos e produtos turísticos a serem visitados e consumidos podem ser procurados e agendados pelo próprio viajante, de acordo com sua necessidade.

A Estrada Real está dividida em quatro grandes roteiros todos georreferenciados pelo Sistema de informações turísticas georreferenciadas - SITGEO. O turista possui cerca de nove mil pontos identificados e demarcados para serem vistos nos programas de internet *Google Maps* e no *Google Earth*. De acordo com o *site* www.estradareal.org.br, estes roteiros estão denominados como:

Caminho dos Diamantes: Atrativos que somam aventura, natureza, história e cultura. De Diamantina a Ouro Preto, passando pelo Serro e Conceição do Mato Dentro, o viajante percorre cerca de 350 quilômetros na companhia da Reserva da Biosfera da Serra do Espinhaço e de paisagens exuberantes. O Caminho dos Diamantes é composto por cinquenta municípios. Aberto por bandeirantes em busca de pedras preciosas foi oficialmente criado pela Coroa Portuguesa, no século XVIII, quando o Brasil era colônia de Portugal. Redescoberto como destino turístico, substitui a aventura da busca por ouro e diamantes pela adrenalina de superar os desafios do relevo acidentado. Com altitude média em 850 metros, o Caminho dos Diamantes abriga o Parque Nacional da Serra do Cipó – trecho da Reserva da Biosfera da Serra do Espinhaço – e suas cachoeiras, paredões e serras que permitem atividades como canoagem, *rafting*, *mountain bike*, cavalgadas, escaladas e boas viagens de carro por estradas de terra, entre pequenas cidades e vilarejos, rica fauna e flora. Além da Serra do Cipó, seu entorno, até Ouro Preto, conta com sete unidades de conservação

Caminho Velho: Do mar às minas, soma 630 quilômetros. Parte de Paraty, passa pela Serra da Mantiqueira, pelo Circuito das Águas, por antigas vilas transformadas em cidades de médio porte e grande potencial turístico. A parada final é Ouro Preto, ponto central da Estrada Real. O Caminho Velho foi a primeira via aberta oficialmente pela Coroa Portuguesa para o tráfego entre o litoral fluminense e a região mineradora. Mais de trezentos anos depois dessa história, as 38 cidades que compõem o eixo principal do Caminho Velho, resgatam para o turista a possibilidade de viver boas experiências. De Paraty a Ouro Preto, todos os municípios e caminhos foram georreferenciados e poderão ser exportados para GPS ou impressos.

Caminho Novo: Os 515 quilômetros do Caminho Novo são os mais jovens da Estrada Real. Sua criação começou a ser definida em 1698, mas foi entre 1722 e 1725 que a rota estava finalmente definida. Do Porto de Estrela, em Magé, até Ouro Preto, ele liga Minas Gerais ao mar da capital fluminense. Repleto de atrativos turísticos guarda dezenas de vestígios da época mineradora, um verdadeiro convite para o viajante. Aberto para ser alternativa mais rápida e fácil ao Caminho Velho, o Caminho Novo guarda para os turistas uma série de elementos da época das bandeiras e das primeiras explorações do território. São túneis, chafarizes e fazendas, hoje transformadas em confortáveis meios de hospedagem, que resgatam construções e costumes dos séculos XVIII e XIX. Do alto de Lavras Novas, distrito de Ouro Preto, a 1.300 metros de altitude, ao nível do mar, em Magé, o Caminho Novo reserva aos viajantes possibilidades de turismo que aliam atrativos naturais e culturais.

Caminho do Sabarabuçu: Os distritos de Cocais (Barão de Cocais) e de Glaura (Ouro Preto) são separados por 160 quilômetros de montanhas, cachoeiras e áreas de matas preservadas. A curta distância é suficiente para abrigar lugares com muita história. Há cerca de trezentos anos, as serras íngremes do trecho, cortadas por cursos d'água como o rio das Velhas, eram vistas como verdadeiros tesouros, onde seria possível achar ouro e outras pedras preciosas. Para chegar até a serra que reluzia, esses viajantes buscaram uma rota alternativa entre Ouro Preto, no Caminho Velho, e Barão de Cocais, no Caminho dos Diamantes. Foi aí que surgiu o Caminho de Sabarabuçu. O caminho segue margeando o rio das Velhas e tem a Serra da Piedade, do alto dos seus 1.762 metros, como um dos atrativos. Além da mítica história da

serra que reluz, ela servia também como referência de localização para a chegada nas minas a partir de Raposos, Sabará e Caeté. As planilhas de navegação pelo Caminho de Sabarabuçu estão divididas em seis trechos. A rota passa por quatro municípios e nove localidades, onde guarda atrativos turísticos que vão do turismo natural ao histórico, cultural e religioso – são dezenas de igrejas e festas populares.

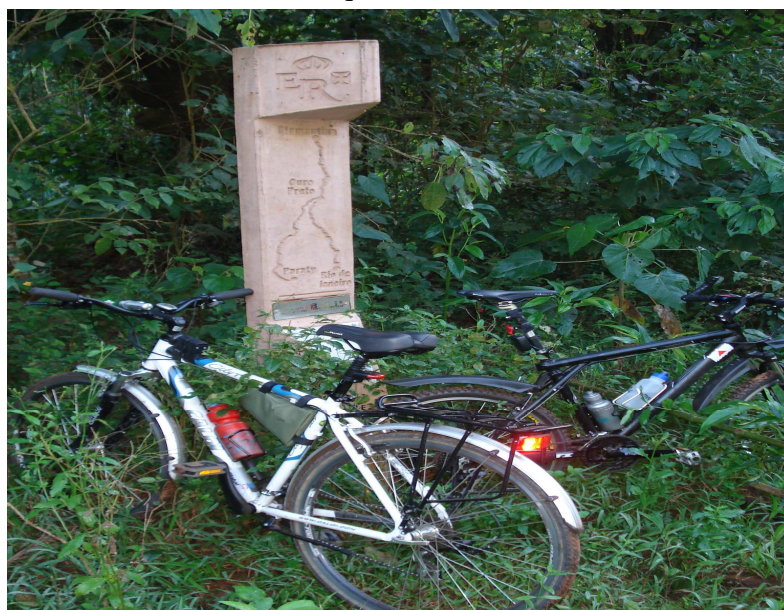
A infraestrutura organizada e sinalização turística da Estrada Real contribuem para a fácil identificação dos locais de interesse turístico. Os portais dos Caminhos dão a referência dos marcos iniciais conforme figura 4:



Figura 4: Marco da Estrada Real

Fonte: site Estrada Real, 2010

Os totens encontrados nos trechos que o turista está facilitando a localização e identificação da distância a ser percorrida, conforme



percorrida, figura 5:

Figura 5: Totem de localização
Fonte: site Estrada Real, 2010.

Para os turistas que chegam ao estado por rodovia, a sinalização turística indica com clareza a localização e demais atrativos da região conforme figura 6:



Figura 6: Sinalização turística Rodovia Federal – Estrada Real
Fonte: site Mochileiros, 2010

A seguir apresenta-se o mapa com o traçado do caminho percorrido na Estrada Real



Figura 7: Estrada real – Paraty – Diamantina

Fonte: site Estrada Real, 2009

CAPÍTULO IV

4 A ESTRUTURAÇÃO DOS ESPAÇOS NATURAIS E CULTURAIS NO CAMINHO DO PEABIRU COMO OFERTA TURÍSTICA

A utilização turística dos bens culturais pressupõe sua valorização, promoção e manutenção de sua dinâmica e permanência no tempo como símbolos de memória e de identidade. Valorizar e promover significa difundir o conhecimento sobre esses bens e facilitar seu acesso e usufruto a moradores e turistas. Significa também reconhecer a importância da cultura na relação turista e comunidade local, aportando os meios para que tal relação ocorra de forma harmônica e em benefício de ambos.

Por ser o turismo um feito social, humano, econômico e cultural irreversível, a sua influência no campo dos monumentos e sítios é particularmente importante para a propagação de valores ambientais pela comunidade local eliminando ao máximo a possibilidade de danos ecodestrutivos.

Para Leff (2006, pg. 51) “a crise ambiental coloca a necessidade de dar base de sustentabilidade ao processo econômico, procurando controlar e reverter os custos ecológicos dos padrões de produção e consumo, e seus efeitos na deterioração ambiental e na qualidade de vida das maiorias”. Ainda Leff (2006, p. 51) menciona que “os processos de degradação ecológica, de desintegração cultural e de iniquidade social, gerados pela hipereconomização do mundo, converteram-se em custo ecológico-social crescente no processo de globalização”.

É preciso compreender que o princípio da diversidade não é apenas concebido como um patrimônio cultural que deve ser preservado, mas como uma condição para a construção de um futuro sustentável. E é este princípio da racionalidade que deve ser considerada pelos turistas no ato de sua visita ao contemplar, ao compreender e ao interagir com o atrativo e a comunidade local, valorizando o legado cultural deixado pelos habitantes que produziram o espaço como forma de deslocamento, necessário para o seu desenvolvimento e manutenção de seu legado cultural.

Na contemporaneidade, o sentido da palavra patrimônio ainda carrega marcas da sua origem: patrimônio é um conceito legal que tem a ver com um conjunto de bens e direitos que uma pessoa ou instituição possui, entretanto agrupam-se ao termo, diversos adjetivos (natural, histórico e cultural), proporcionando a expressão uma ampliação de conceito. Para Féres (2002) o patrimônio histórico abrange todos os elementos que compõem a identidade de um

lugar, o que inclui não apenas o patrimônio intangível, mas também o traçado urbano, seus símbolos, os valores intangíveis e a paisagem urbana que compõem o espaço.

A valorização do patrimônio passa pelo princípio do desenvolvimento sustentável que sugere a utilização racional dos espaços, tanto nos recursos naturais quanto culturais, sempre limitando a sua capacidade máxima de utilização e o valor cultural da sociedade, permitindo desta forma um consumo permanente sem o desgaste e o fim desta atividade, e o turismo que tem uma importante parcela de contribuição para a manutenção e conservação dos espaços destas localidades.

A não contemplação dos espaços naturais elimina a possibilidade de transformar-se em destino turístico, partindo da máxima que só existirá atratividade, se estiver em espaço geográfico que contemple a natureza, acessibilidade e facilidades.

Para a compreensão de espaço geográfico, Santos (1997, p. 79) define que este se constitui em um sistema de objetos e um sistema de ações que:

[...] é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como um quadro único na qual a história se dá. No começo era a natureza selvagem, formada por objetos naturais, que ao longo da história vão sendo substituídos por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados e, depois cibernéticos fazendo com que a natureza artificial tenda a funcionar como uma máquina.

A categoria do espaço geográfico que trás perspectivas de uso ao turista é a existência do espaço natural como atrativo turístico, que pressupõe a necessidade da paisagem que Santos (1997, p. 86) define como sendo:

[...] conjunto de forma que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações realizadas entre o homem e a natureza”. Ou ainda, a paisagem se dá como o conjunto de objetos reais concretos.

Segundo Lage e Milone (2000), entre os principais atrativos turísticos destaca-se:

1 – Recursos naturais: montanhas, planaltos, planícies, costas ou litoral, terras insulares, hidrografia, pântanos, quedas de água, fontes fitotermais e/ou hidrominerais, parques reservas de flora e fauna, grutas, cavernas, áreas de caça e pesca, etc;

2 – Recursos histórico-culturais: monumentos, sítios, instituições culturais de estudo, pesquisa e lazer (museus, bibliotecas, festas, comemorações, gastronomia, artesanato, folclore, musica, dança, feiras, compras, etc) inclui também todos os recursos em matéria de hospitalidade;

3 – Realizações técnicas e científico - contemporâneas: exploração de minério, exploração industrial, obras de arte e técnica (usinas, barragens) centros científicos e tecnológicos (zoológicos, jardins botânicos) etc;

4 – Acontecimentos programados: congressos e convenções, feiras e exposições, realizações diversas (desportivas, artísticas, culturais, sociais, gastronômicas, científicas) etc.

O segundo componente para o levantamento da oferta turística, segundo os mesmos autores, Lage e Milone (2000) são os equipamentos e serviços turísticos ou superestrutura, que fornecem a base física necessária para atender os turistas, ou seja:

1. Meios de hospedagem: estabelecimentos hoteleiros (hotéis, motéis, pousadas, pensões, acampamento, etc.);
2. Serviços de alimentação: restaurantes, bares, lanchonetes, casa de chá, confeitarias, cervejarias, etc;
3. Entretenimentos: áreas de recreação e instalações desportivas (parques, praças, clubes, pistas de esqui, estádios, autódromos, mirantes, marinas), estabelecimentos noturnos (boates, casa de espetáculos), cinemas, teatros, etc;
4. Outros equipamentos e serviços turísticos: operadoras e agências de viagens, transportadoras turísticas, postos de informação, locadora de imóveis, locadora de veículos, comércio turístico (lojas de artesanato e souvenir), casas de câmbio e bancos, locais de convenções e exposições, cultos, representações diplomáticas, etc.

O terceiro componente da oferta turística relacionada por Lage e Milone (2000) é a infra-estrutura de apoio turístico, formada pela estrutura básica necessária ao desenvolvimento da atividade turística, bem como da população em geral:

1. Informações básicas do município: postos de informação, oficinas de turismos, etc;
2. Sistemas de transportes: terrestres (rodovias, terminais, estações rodoviárias e ferroviárias), aéreos (aeroportos, e serviços aéreos), hidroviários (portos, estações e serviços fluviais) e marítimos. Inclui os equipamentos de transportes: carro, ônibus, táxi, trem, navios, avião e outros veículos;
3. Sistemas de comunicações: agencias postais e telegráficas, postos telefônicos, etc.
4. Outros sistemas: saneamento, água, gás, eletricidade, etc;

5. Sistemas de segurança: delegacia de polícia, postos da policia rodoviária, corpo de bombeiros, etc;
6. Equipamento médico-hospitalar: Pronto-socorros, hospitais, clínicas, maternidades, etc.

4.1 Oferta turística

O turismo está intimamente ligado com o espaço, natureza e comunidade e sem esta relação, a atividade não passa meramente de objeto de estudo. Deve-se entendê-lo como uma atividade dinâmica, sem dissociá-lo da cultura, entendendo que o turismo: “[...] é um fenômeno com base cultural, herança histórica, meio ambiente diverso, cartografia natural, relações sociais de hospitalidade, troca de informações interculturais”. (MOESCH, 2000, p. 21).

E é nesta relação que a atividade apresenta-se como oferta turística definida por Lage e Milone (2001, p. 72) por um “conjunto de atrações naturais e artificiais de uma região, assim como de todos os produtos turísticos à disposição dos consumidores para satisfação de suas necessidades.” Ainda de acordo com Lage e Milone (2001) a oferta turística é subdividida em três categorias: atrativos, equipamentos e serviços e, infra-estrutura.

Considera-se atrativo turístico todo lugar, objeto ou acontecimento de interesse turístico que motiva o deslocamento de grupos humanos para conhecê-los. Equipamentos e serviços turísticos englobam o conjunto de edificações, instalações e serviços indispensáveis ao desenvolvimento da atividade turística. São constituídos pelos meios de hospedagem, alimentação, entretenimento, agenciamento, informações e outros serviços voltados para o atendimento aos turistas. Já a infra-estrutura turística é formada pelo conjunto de obras e instalações de estrutura física de base, tais como o sistema de comunicações, transportes, serviços urbanos (água, esgoto, luz, sinalização, limpeza urbana etc.).

Já para Beni (2004, p. 153) a oferta turística é definida como:

O conjunto de equipamentos, bens e serviços de alojamento, de alimentação, de recreação e lazer, de caráter artístico, cultural, social ou de outros tipos, capaz de atrair e assentar numa determinada região, durante um período determinado de tempo, um público visitante. [...] Em suma, a oferta em turismo pode ser concebida como o conjunto dos recursos naturais e culturais que, em sua essência, constituem a matéria-prima da atividade turística porque, na realidade, são esses recursos que provocam a afluência de turistas. A esse conjunto agregam-se os serviços produzidos para dar consistência ao seu consumo, os quais compõem os elementos

que integram a oferta no seu sentido amplo, numa estrutura de mercado.

Beni (2004) divide a oferta turística entre: oferta original, relacionada com a matéria-prima turística e oferta derivada, que está relacionada com as prestações de serviços das empresas de turismo.

A oferta turística derivada é composta pelos transportes, hospedagem, lazer e recreação, pelos organizadores de viagens, e pelas agências de viagens. Para que a oferta turística derivada atenda plenamente à demanda, é necessário que haja uma combinação com a oferta turística original, ou seja, a oferta tangível e a intangível.

Ainda de acordo com Beni (2004), o consumo desses elementos se dá em momentos diferentes, mas interligados uns aos outros.

A oferta original pode ser dividida em quatro grandes grupos, de acordo com o autor (DEFERT, 1966 *apud* BENI, 2004, p.155, 156), a saber: Hidromo é constituído por todos os elementos hídricos; Fitomo compreende tudo de que o Turismo se serve na flora; Litomo engloba todos os valores criados pela atividade do homem; e Antropomo Refere-se às atividades tanto antigas como modernas do homem. Beni (2004) coloca que esses elementos, trabalhados como forma de matéria prima turística, é que irão conferir característica própria a uma localidade, possibilitando ao país que se diferencie de outros, colaborando na criação de uma imagem turística própria, sendo este atrativo único na origem histórica, no cotidiano e na natureza de cada país disposto aos turistas a consumi-los.

Beni (2004) apresenta que os indicadores da situação da oferta turística são: a existência ou não destes bens e serviços; o percentual de consumidores do turismo que os utilizam; o nível de atendimento e o grau de satisfação dos turistas.

Esta dinâmica com a sociedade e seu comportamento cultural (também parte da oferta) é que emprega no turismo a existência deste sistema cultural e está em constante mudança, embasado em Laraia (2003, p.100-105):

É praticamente impossível imaginar a existência de um sistema cultural que seja afetado apenas pela mudança interna. Concluindo, cada sistema cultural está sempre em mudança. Entender essa dinâmica é importante para atenuar o choque entre as gerações e evitar comportamentos preconceituosos; da mesma forma que é fundamental para a humanidade a compreensão das diferenças entre povos de culturas diferentes, é necessário saber entender as diferenças que ocorrem dentro do mesmo sistema. Esse é o único procedimento que prepara o homem para enfrentar serenamente esse constante e admirável mundo novo do porvir

Cooper *et al* (2002) apresenta algumas características comuns das destinações turísticas, a partir das quais podem ser observadas particularidades, a fim de definir a identidade da oferta: são amálgamas (um núcleo de atrações, amenidades, acesso e serviços); são experiências culturais; são inseparáveis em relação à produção e consumo e são utilizadas não apenas por turistas, mas também por outros grupos. Ainda Cooper *et al* (2002, p. 136) colocam que:

[...] a oferta turística apresenta um padrão complexo no mundo, porque se localiza em ambientes diversos e em contextos econômicos e sociais diferentes. Está, também continuamente em expansão, à medida que os limites do prazer alcançam lugares cada vez mais distantes e remotos

4.2 A trilha do Monte Crista: um ramal do Peabiru?

Conforme já abordado nos capítulos iniciais deste trabalho, Quandt (2003) afirma que, uma de suas variantes do Caminho do Peabiru, começa no litoral Norte de Santa Catarina, junto ao Canal das Três Barras, ou Ria das Três Barras, junto à Baía da Babitonga, seguindo depois por mais de duzentas léguas até o Peru.

O ramal do Peabiru situado entre o Canal das Três Barras e o território das Missões era conhecido como Caminho de São Tomé. Este, além de ter sido trilhado pelos jesuítas durante os muitos anos em que mantiveram as missões, entre 1626 e 1767, também foi palmilhado por viajantes que vinham da Espanha ou para lá voltavam e que não queriam navegar pelos rios que deságuam no Estuário do Rio da Prata. Tudo indica que Aleixo Garcia, Cabeza de Vaca e Fernando de Trejo y Sanabria entraram no Peabiru pela trilha do Monte Crista (entre Garuva e Joinville).

Os veleiros entravam pela Ria de San Francisco, nome que mais tarde, por engano, passou a ser grafado por alguns como Rio de São Francisco. Trata-se do canal de acesso pelo lado norte, da Baía da Babitonga. Em seguida navegavam pela mesma baía até as imediações do Monte Gibraltar e entravam pelo Canal das Três Barras - a ria das Três Barras, até onde fosse possível velejar com segurança.

Ali os navios à vela eram ancorados e era feito o transbordo para canoas, balsas e batéis, que navegavam pelas águas levemente salgadas da ria até a embocadura do rio Três Barras. Nas margens desse rio, que em tempos remotos pode ter tido outro nome, começa a ramificação do Peabiru conhecida como Caminho Velho, Caminho das Três Barras, Caminho

dos Ambrósios, Caminho de São Tomé, Caminhos dos Jesuítas e Caminho do Monte Crista (figura 8). O pouco que ainda resta do Peabiru merece ser preservado, especialmente o trecho situado entre as localidades de Três Barras, no município de Garuva e Postema, no município de Campo Alegre.



Figura 8: Monte Crista – Vista BR 101 – Região de Garuva
Fonte: o autor, 2010

4.3 A trilha do Monte Crista: o momento atual.

Através da observação participativa, nota-se que o acesso a localidade do Monte Crista é livre para qualquer visitante que esteja interessado em subir a trilha. No período do feriado páscoa, é possível encontrar aproximadamente 480 pessoas na localidade, causando desgaste excessivo e sem controle de lixo, alimentos e necessidades fisiológicas. O excesso de barracas (figura 9), confirma a urgente necessidade de controlar o substancial número de pessoas que acessam o local.



Figura 9: Excesso de visitantes em acampamento

Fonte: O autor, 2010

O acesso pelas trilhas, mais intensivamente em dias de chuva, contribui para o desmoronamento das encostas e árvores que estão próximos a trilha, conforme observa-se na figura 10:



Figura 10: Deterioração da trilha - Excesso de visitantes

Fonte: O autor, 2010

Em toda a trilha, não há áreas de segurança, franjas de proteção, corrimão e locais apropriados para tomar água e banho. Os visitantes não seguem um roteiro para caminhada e em todos os espaços, observam-se grupos de aventureiros, procurando locais para acampamento (figura 11).



Figura 11: Uso dos espaços das áreas naturais de forma aleatória – excesso de visitantes

Fonte: O autor, 2010.

A localidade do Monte Crista recebe um público na maioria com perfil jovem, aventureiro e da região do entorno. Segundo depoimento do Sr. Reginaldo José de Carvalho da Associação de Montanhismo de Joinville (01/04/2010), muitos deles carregam bebidas alcoólicas, material de fácil combustão e não recolhem o lixo produzido na montanha. Permanecem em média um dia e uma noite e levam consigo, alimentos de fácil preparo. Quando há mudança brusca de tempo, os mesmos abandonam tudo que levaram para a montanha e descem sem nenhuma segurança, devido aos rios que cruzam a região e que recebem um grande volume de água e, em caso de chuva, os impedem de atravessá-los.

4.4 O valor turístico e cultural do Monte Crista

A visita na localidade aconteceu em dois momentos. A primeira visita foi em 15/Novembro/2009 com o objetivo apenas de identificação do local e em 01/Abril/2010, para o registro de imagens e marcação das coordenadas de pontos de atratividade com potencial

turístico com o sistema GPS (figura 12). A data escolhida, feriado de sexta feira Santa, deu-se em razão de a localidade receber o maior número de visitantes, principalmente do município de Joinville.

Na ocasião foi identificado o traçado do caminho do Monte Crista, por registro de imagens, no qual os visitantes utilizam para a subida da montanha.

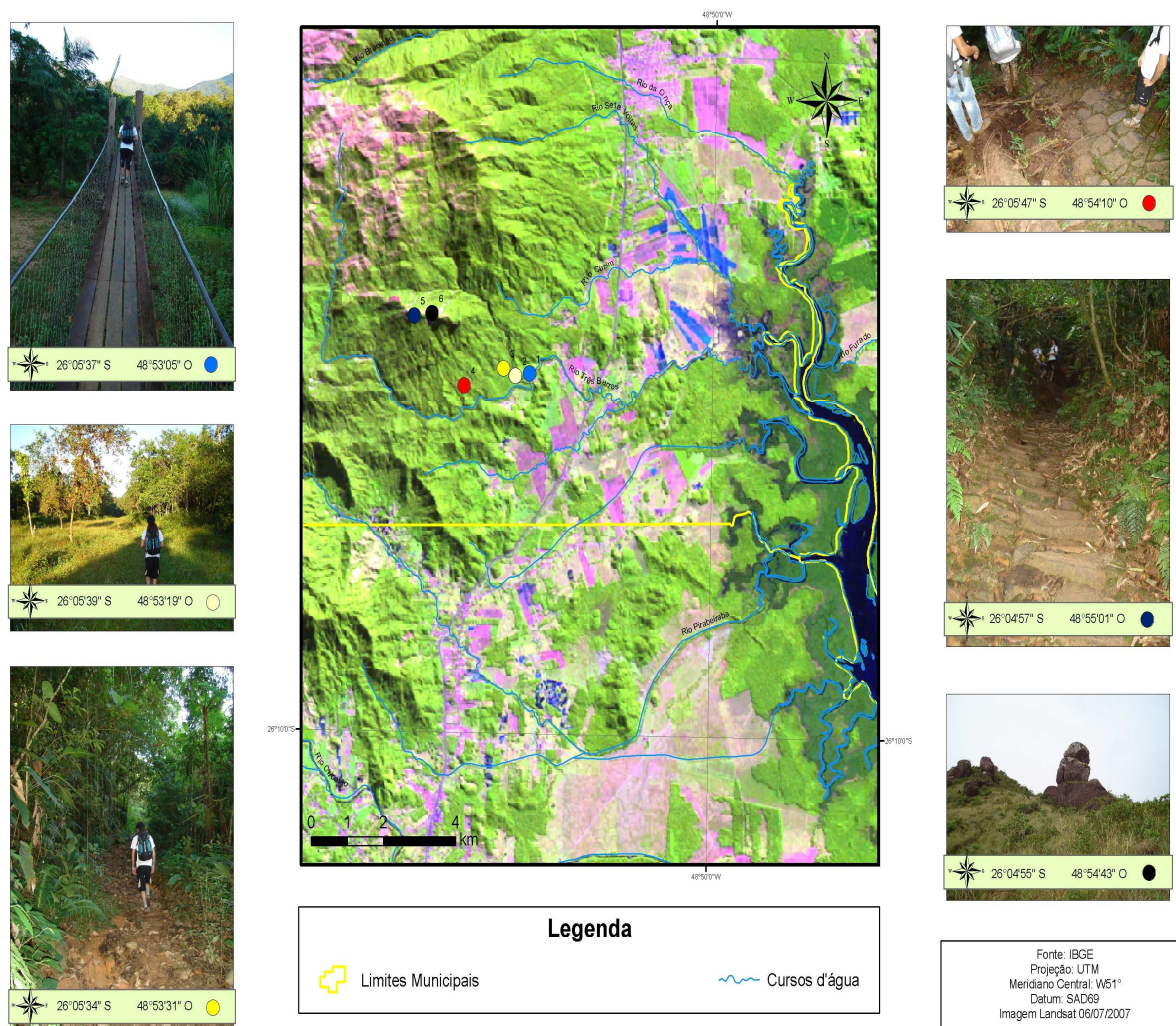


Figura 12: Pontos de atratividade com potencial turístico
Fonte: O autor, 2010

Na identificação da escadaria (figura 13) percebe-se que a pavimentação não é do período Incaico, identificado pela forma em que as rochas foram cortadas. O registro de sulcos nas rochas aparenta ser de uso de explosivos (TNT), havendo necessidade de mais estudos para a comprovação do mesmo.

Considerar este caminho como atrativo turístico na atual situação, sem controle de acesso, e infraestrutura turística, contribuirá para mais degradação no ambiente natural e nos resquícios históricos que podem ser localizados na região.



Figura 13: Rocha do calçamento da trilha com sulcos de possível explosão com TNT

Fonte: O autor, 2010

A tentativa de igualá-lo aos caminhos incaicos que são encontrados no Parque Arqueológico de Sacsayhuamá (figura 14) na região de Cuzco no Peru poderá dar sinais de interpretações errôneas da história da América, se comparado a veracidade de fatos e registros comprovados nos países andinos, em especial a região de Cuzco.

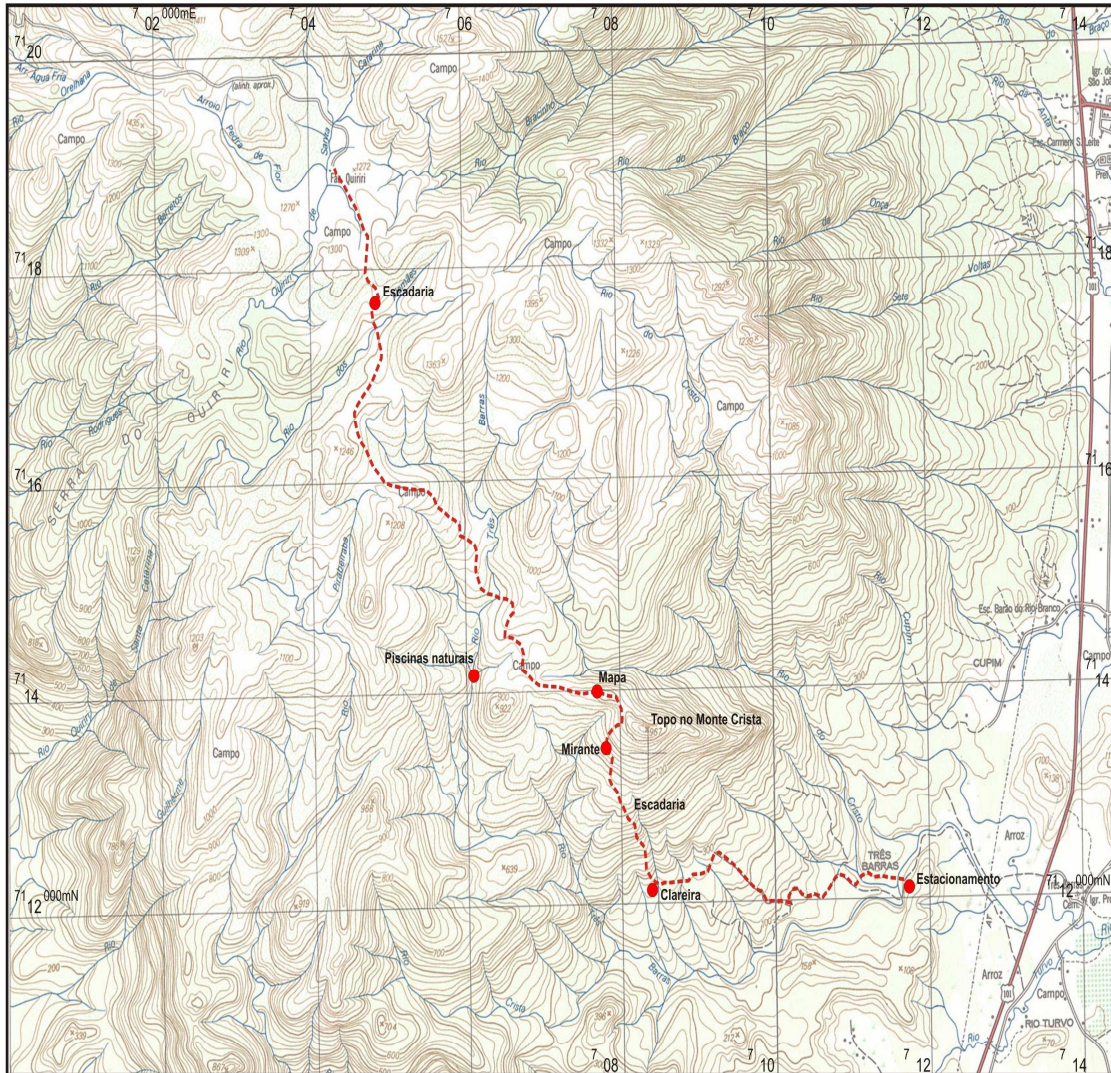


Figura 14: Parque Nacional Sacsayhuamá – Cuzco – Peru

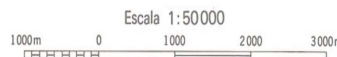
Fonte: *site amazingperu*, 2010

A eventual conexão entre o espaço pesquisado e a região do império inca na cidade de Cuzco no Peru pode ter relação com o período anterior ao calçamento do caminho que leva a região do Monte Crista e que passou a ser utilizado no início do século 18 por tropeiros para transpor a serra com o objetivo de chegar à região dos campos gerais até a cidade de São Paulo, através do traçado do caminho colonial na localidade de Três Barras conforme figura 15. Excetuando esta possibilidade, as similaridades dos dois espaços resume-se, apenas no uso de rochas para o calçamento de estradas.

Traçado do Caminho Colonial Três Barras



Dados marcados apenas como referência, trilha mapeada com receptor GPS portátil, sujeito a distorções causadas pela disponibilidade seletiva.
 Base cartográfica adaptada da folha Garuva do IBGE escala 1:50.000



DECLINAÇÃO MAGNÉTICA EM 1981 E CONVERGÊNCIA MERIDIANA DO CENTRO DA FOLHA

ARTICULAÇÃO DA FOLHA



TUJUCAS DO SUL M-2857/4	COLÔNIA SANTOS M-2858/3	Garuva M-2859/4
SÃO MIGUEL M-2869/2	GARUVA M-2870/1	SÃO FRANCISCO DO SUL M-2871/2
SÃO JOSÉ DO SUL M-2869/4	XIMVILE M-2870/3	ARAUJO M-2870/4



Elaborado por: Reginaldo José de Carvalho.
 Montanhista e Geógrafo

GARUVA - SC, PR

Figura 15: Traçado do Caminho de Três Barras no Monte Crista
 Fonte: Associação Joinville de Montanhismo.

A partir das análises e visitas de estudos feitas ao caminho, ressalta-se que, a historicidade do local, tem em seu apelo cultural o motivo para tornar-se um atrativo turístico. Independente da ausência de comprovação do caminho, este já implica na existência do imaginário coletivo como função simbólica para o turista. Para Cornelius (1992), seu surgimento ocorre, a partir de um símbolo refletido de tudo que é apresentado no mundo social-histórico.

O significado histórico que o Caminho do Peabiru possui na localidade, implica em um imaginário coletivo que reforça a sua existência. Neste sentido Gastal e Moesch (2007, p.12) afirmam que

[...] no turismo fala-se cada vez mais em experienciar, vivenciar e conviver” e que será preciso olhar a “cidade não como um espaço físico, mas como um espaço onde circulam pessoas, idéias e saberes, e onde as culturas, o imaginário urbano e o conceito de cidadania seriam pactuados.

Assim, o caminho do Peabiru pode ser um destino com potencial para o turismo cultural, desde que a sua estrutura de acesso, facilidade e de atratividade, hoje sem estrutura, esteja preparada para receber este turista que escolhe o destino pelo forte apelo cultural que representa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve início com a identificação de caminhos históricos na região norte de Santa Catarina, com o objetivo de mapear rotas com possibilidade de atração turística em áreas naturais, fomentando e promovendo o desenvolvimento social nas comunidades do entorno. Desta forma o turismo poderia ser um instrumento de desenvolvimento e preservação da cultura local, bem como a conservação de áreas naturais com forte apelo turístico no binômio natureza e cultura.

Definiu-se a localidade da região do Monte Crista entre os municípios de Joinville e Garuva, por encontrar vários estudos sobre a preservação do espaço natural e indícios que na localidade poderia haver sinais de resquícios históricos da civilização Inca que não ocupou esta região do Brasil.

Vários ramais do Peabiru já foram estudados, como obra da civilização Inca. Ressalta-se que o trecho estudado no escopo deste trabalho deixa dúvidas em relação à existência deste ramal. Independente da existência de um ramal de um caminho incaico ou não, o componente histórico como patrimônio cultural cria nos visitantes a curiosidade e os instiga a visitar o local para terem conhecimento desta cultura outrora importante como povos de uma época.

Na comparação entre os dois locais, que segundo historiadores as estruturas existentes poderiam ser singulares, os mesmos destoam e não há comprovação de que possa ter sido uma extensão de um caminho que começava na região de Cuzco no Peru e terminava no litoral do Brasil, e em Santa Catarina (a região em destaque) apenas um ramal.

Na tentativa de transformá-lo em produto turístico que tem como definição de (LAGE e MILONE, 2001) o conjunto de bens e serviços relacionados a toda e qualquer atividade de turismo, o atrativo precisará melhorar a sua estrutura, além de apenas sua capacidade de envolver o visitante com a contemplação dos recursos naturais.

Da forma como vem sendo utilizado, terá em breve a sua capacidade de carga excedida. Os trechos que mais instigam a atenção de visitantes com interesse histórico serão erodidos e a deterioração destes espaços poderá desgastar em sua totalidade, de modo que a única alternativa para evitar estes impactos seria o impedimento de visitantes chegarem a localidade.

Desta maneira sugere-se ao poder público e a iniciativa privada, em especial aos proprietários dos espaços em uso, ONGs e simpatizantes do tema em estudo, campanhas de conscientização ambiental, educação patrimonial, estudo de capacidade de carga e monitorias

para a orientação de visitantes dando início a atividades que poderão contribuir no futuro a uma possível estruturação e torna-se de fato um produto turístico, como atrativo cultural.

REFERÊNCIAS

- AMAZING PERU. Disponível em <http://www.amazingperu.com/>. acesso em 15 Abr 2010
- ASSOCIAÇÃO JOINVILENSE DE MONTANHISMO. disponível em <http://aerhpg.vilabol.uolc.om.br/ajm/index.htm/>. Acesso em 31 Mar 2010
- AUBÉ, L. **Viagem à província de Santa Catarina em 1820**. São Paulo: Ed. Nacional, 1936
- BARBOSA, Ycarin Melgaço. **O despertar do turismo: um olhar crítico sobre não lugares**. São Paulo: Aleph, 2001
- BARRETO, Margarita. **Turismo e legado cultural**. Campinas: Papirus, 2000.
- BENI, M. C. **Análise estrutural do turismo**. 10. ed. São Paulo: SENAC, 2004.
- BOND. **O caminho de peabiru**. projeto memória. Campo Mourão: 1996.
- _____. A saga de Aleixo Garcia: o descobridor do império Inca. Rio de Janeiro: Coedta. 2004.
- _____. **História do caminho de peabiru – descobertas e degredos da rota indígena que ligava o Atlântico ao Pacífico**. Rio de Janeiro: Ed. Aimberê, 2009.
- BOULLÓN, R. C. **Planejamento do espaço turístico**. Bauru: EDUSP, 2002.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**, promulgada em 05 de outubro de 1988
- BRASIL. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. **Turismo cultural: orientações básicas..** 2. ed. Brasília: Ministério do Turismo, 2008.
- BUTLER, R. W. **The concept of a tourist área life cycle of evolution implications for management of resources**. Canadian Geographer, v. 24 n. 1 p 12. 1980
- CABEZA DE VACA, Alvar Nuñez. **Naufrações & comentários**. Porto Alegre: L&PM, 1999.
- CADERNOS DA ILHA. **O fascinante caminho do Peabiru**. n 3. Florianópolis: Fotolaser, 2004.
- CAMINHO DA FÉ. disponível em: <http://www.caminhodafe.com.br/>. acesso em 23 Dez. 2009
- CAMINHO DA LUZ. disponível em: <http://www.caminhodaluz.org.br/>. Acesso em 19 Dez 2009
- CAMINHO DAS MISSÕES. disponível em: <http://www.caminhodasmissoes.com.br/>. acesso em 19 Dez 2009
- CAMINHO DE ANCHIETA. disponível em: <http://www.abapa.org.br/>. acesso em 19 Dez 2009

CAMINHO DO SOL. disponível em: <http://www.caminhodosol.org.br/>. acesso em 19 Dez 2009

CAMPOS, A. M. N. **O turismo e a educação frente às novas tecnologias**. Rio de Janeiro Revista Espaço Acadêmico, n. 46, mar./2006.

CARTA DE PARIS, Artigo 2º, item I – Carta de Paris 2003 – UNESCO.

Código de ética do bacharel em turismo. Disponível em: http://www.turismologia.com.br/código_ética. Acesso em 26 fev 2010.

CONAMA – Conselho Nacional Meio Ambiente – IBAMA. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res86/res0186.html>. Acesso em 20 abr 2010.

CONTI, J. B. **Ecoturismo: paisagem e geografia**. IN: RODRIGUES, A. B. (org.). *Ecoturismo no Brasil: possibilidades e limites*. São Paulo: Contexto, 2003.

Conferencia Geral da Organização das Nações Unidas para Educação, a Ciência e a Cultura, reunida em Paris, de 17 de outubro a 21 de novembro de 1972. (acessado em 19/01/2010 www.unesdoc.unesco.org)

COOPER, C. **Turismo - princípios e práticas**. Porto Alegre: Bookman, 2002.

CORNELIUS, Castoriadis. **A instituição imaginária da sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **As paisagens artificiais criadas pelo turismo**. In: YÁZIGI, Eduardo (Org.). *Turismo e paisagem*. São Paulo: Contexto, 2002. p. 107-119.

CURY, Isabelle. (Org.) **Cartas patrimoniais**. 3. ed. Rio de Janeiro: Edições do Patrimônio IPHAN, 2004.

DA MATTA. Roberto. **Relativizando: uma introdução à antropologia social**. Rio de Janeiro: Rocco, 1987.

DONATO, Hernâni. **Sumé e Peabiru**. São Paulo: Edições GRD, 1997.

ESTRADA REAL. Disponível em: <http://www.estradareal.org.br/>. acesso em 21 Abr 2010

FARIA, Dóris S. de. e CARNEIRO, Kátia Saraiva. **Sustentabilidade ecológica no turismo**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2001.

FÉRES, Luciana. **A proteção do patrimônio ambiental na legislação urbanística**. in: FERNANDES, Edésio e RUGANI, Jurema Marteleto (org.). *Cidade, memória e legislação: a preservação do patrimônio na perspectiva do direito urbanístico*. Belo Horizonte: IAB/MG, 2002.

GABARDO, L. O. **O peabiru foi aberto pelos itararés: O fascinante caminho do Peabiru**. Cadernos da Ilha. Florianópolis, n. 3, 20-23, 2004.

GALDINO, Luiz. **Peabiru: Os Incas no Brasil**. Belo Horizonte: Estrada Real, 2002.

GARCIA. M. D. **Dicionário avanzado lengua Espanola**. Ed. Santillana. 2009

GEERTZ, Clifford. Uma descrição densa: por uma teoria interpretativa da cultura. *In: A interpretativa das culturas*. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

GENERIC MAPPING TOOLS. Disponível em: <http://freegeographytools.com/2009/ui-for-generic-mapping-tools-gmtplus-added-geophysics-tools/>. acesso em 19 Dez 2009.

HOLANDA, S. B. Visão do paraíso. os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil. 2. ed. São Paulo: Nacional, Edusp, 1969. ARRUMAR O EXCESSO DE ESPAÇO

JORNAL A NOTÍCIA.: **Novas luzes sobre um novo caminho**. disponível em: <http://www1.an.com.br/2003/dez/10/0ane.htm>. acesso em 21/ 04/2010.

HORTA, M. L. P. et. al. **Guia básico de educação patrimonial**. Brasília: IPHAN, Museu Imperial, 1999

IPHAN- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. disponível em: <http://www.iphan.gov.br>; Acesso em 25 Fev 2010.

KRIPPENDORF, Jost. **Sociologia do turismo**. Para uma nova compreensão do lazer das viagens. São Paulo: Aleph, 2002.

LAGE, Beatriz. MILONE e Paulo. **Economia no turismo**. Campinas: Atlas, 2000

LARAIA, R. de B. **Cultura**. um conceito antropológico. 16. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.

LEFF, Enrique. **Racionalidade ambiental**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006 (cap. Cultura, natureza e sustentabilidade: pulsão pelo gasto e entropia social)

MARKUN, Paulo. **Cabeza de Vaca**. São Paulo: Cia das Letras. 2009.

MENESES, José Newton Coelho. História e turismo cultural. Belo Horizonte: Autentica, 2004.

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

MOESCH, M. e GASTAL, S. (org). **Turismo, políticas públicas e cidadania**. São Paulo: Aleph, 2003.

MOLETTA, Vânia Florentino. **Turismo cultural**. Porto Alegre: SEBRAE, 1998.

MOLINER, Maria. **Dicionário abreviado del espanhol**. Gredos: Madri.2008.

MURTA, Stela Maris e ALBANO, Celina (Org.). **Interpretar o patrimônio**: um exercício do olhar. Belo Horizonte: UFMG, 2002.

OLIVEIRA, Almir Félix Batista de. **Memória, história e patrimônio histórico**: políticas públicas e a preservação do patrimônio histórico. Recife: UFPE, 2002 (Dissertação de Mestrado em História).

OLIVEIRA, Fernando Vicente de. **Capacidade de carga nas cidades históricas**. Campinas: Papirus, 2003 (Coleção Turismo).

PANOSSO NETTO, A. **Filosofia do turismo**: teoria e epistemologia. São Paulo: Aleph, 2005.

PEARCE, P. **A relação entre residente e turista: literatura sobre pesquisas e diretrizes de gestão.** *in*: THEOBALD, William F. (Org.). **Turismo global.** São Paulo: Senac, 2001.

PETROCCHI, M. **Marketing para destinos turísticos: planejamento e gestão.** São Paulo: Futura, 2004

PIRES, Mário J. **Lazer e turismo cultural.** São Paulo: Manole, 2001.

PIRES, Paulo dos Santos. **Paisagem litorânea de Santa Catarina como recurso turístico.** *In*: YÁZIGI, Eduardo; CARLOS, Ana Fani Alessandra; CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Turismo, espaço, paisagem e cultura.** 3. ed. São Paulo: Hucitec, 2002.

PLOG, Stanley C. Por que a preservação do destino tem sentido econômico. *in*: THEOBALD, William F. (Org.). **Turismo global.** São Paulo: Senac, 2001.

QUANDT, Olavo Raul. **O caminho velho.** Joinville: Letradágua, 2003.

RODRIGUES, A. M. **A produção e o consumo do espaço para o turismo e a problemática ambiental.** *in*: Yázigi, Eduardo; Carlos, Ana Fani Alessandri e Cruz, Rita de Cássia Arida da (orgs.) **Turismo: Espaço, Paisagem e Cultura.** São Paulo, Ed. Hucitec, 2002.

SACHS, I. Estratégias de transição para o século XXI. *in*: Bursztyn, M. (org.). **Para pensar o desenvolvimento sustentável.** Brasília: Brasiliense, 1994.

SANTOS, M. **A natureza do espaço. técnica e tempo. razão e emoção.** 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Hucitec, 2002.

SANTOS, Reinaldo Soares dos. **O encanto da lagoa: o imaginário histórico-cultural como elemento propulsor para o turismo cultural na Lagoa Encantada.** Dissertação (Mestrado em Cultura e Turismo) - Programa de Pós-Graduação em Cultura e Turismo, UESC/UFBA, Ilhéus-Ba, 2004

SANTOS, Roselys I. Correa e ANTONINI, Bianca Oliveira. **La gastronomía típica de la isla de Santa Catarina - Brasil.** Si identidad como atractivo para el turismo cultura. *in*. **Estúdios y Perspectivas em turismo.** vol. 13 n. 1 y 2, 2004. Centro de investigaciones y Estúdios Turísticos. Buenos Aires

SILVA, Maria Da Glória Lanci. **Cidades turísticas: identidades e cenários de lazer.** São Paulo: Aleph, 2004. (Série Turismo).

SOARES, Olavo. **O andarilho das Américas (Cabeza de Vaca).** Ponta Grossa:. UEPF. 2001.

SONARCON. Disponível em: <http://www.jsc.nasa.gov/policies.html#guidelines/>. acesso em 15 Abr 2010

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

TRIGO, L. G. G. **Turismo e qualidade: tendências contemporâneas.** Campinas: Papirus, 1993.

ZEFERINO, Augusto Cesar, CARLSON, Victor Emmanuel. **Trilhas e caminhos da ilha de Santa Catarina**. Florianópolis: Lagoa, 2006.

WCED **Our common future**. Oxford: Oxford University Press, 1987

ANEXOS

ANEXO A
LEI E DECRETO DA ESTRADA REAL

LEI & DECRETO DA ESTRADA REAL

- Programa de Incentivo ao Desenvolvimento do Potencial Turístico da Estrada Real -

LEI 13.173 1999, de 20/01/1999

Dispõe sobre o Programa de Incentivo ao Desenvolvimento do Potencial Turístico da Estrada Real.

O Povo do Estado de Minas Gerais, por seus representantes, decretou e eu, em seu nome, sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - O Programa de Incentivo ao Desenvolvimento do Potencial Turístico da Estrada Real, a ser criado pelo Poder Executivo, obedecerá ao disposto nesta Lei. Parágrafo único - Para os efeitos desta Lei, consideram-se Estrada Real os caminhos e suas variantes construídos nos séculos XVII, XVIII e XIX, no território do Estado.

Art. 2º - São objetivos do Programa:

I - possibilitar o incremento da arrecadação do Estado e dos municípios mineiros;
II - incentivar o investimento privado no território do Estado;
III - promover a alteração do perfil de distribuição de renda e elevar o nível de emprego da população do interior do Estado;

IV - promover e divulgar a atividade turística interna e de lazer no Estado;
V - resgatar, preservar e revitalizar os pontos de atração turística e de lazer já existentes, bem como os sítios arqueológicos, espeleológicos e paleontológicos e as paisagens naturais não exploradas, interligados pela Estrada Real.

Art. 3º - Compete ao Poder Executivo a administração e a gerência do Programa, nos termos das leis nºs 12.396 e 12.398, ambas de 12 de dezembro de 1996.

§ 1º - Fica assegurada a participação de representantes de instituições ou entidades ligadas à historiografia, ao turismo, ao meio ambiente e a outras atividades afins no planejamento, na execução e na fiscalização do disposto nesta Lei.

§ 2º - A Empresa Mineira de Turismo - TURMINAS -, órgão gestor do Programa, definirá a forma de participação dos representantes citados no parágrafo anterior.

§ 3º - Cabe à TURMINAS definir e regulamentar o disposto no §1º deste artigo, sem prejuízo de suas atribuições legais.

§ 4º - Serão destinadas dotações no orçamento do Estado, com rubricas específicas, nas unidades orçamentárias envolvidas na criação, na administração e na fiscalização do Programa.

Art. 4º - Compete ao órgão gestor providenciar, no âmbito de sua competência:
I - o levantamento de dados e a organização de pesquisas históricas que possibilitem o mapeamento da Estrada Real em território mineiro;

II - a identificação e a divulgação de áreas abrangidas pelo Programa adequadas à prática do turismo e do lazer;

III - a pesquisa e a divulgação das manifestações culturais relacionadas com a Estrada Real, especialmente no que se refere ao folclore regional e local;

IV - a celebração de convênios com entidades de direito público ou privado para a execução do disposto nesta Lei;

V - a criação ou a revigoração de mecanismos institucionais de ação conjunta com associações de municípios e outros Estados da Federação, para a realização dos objetivos desta Lei;

VI - outras ações relacionadas com o desenvolvimento do Programa.

Art. 5º - Serão concedidos, na forma da lei, compensação financeira, incentivo fiscal ou crédito:

I - aos empreendimentos turísticos e de lazer existentes e a serem implantados ao longo dos caminhos da Estrada Real;

II - aos proprietários de terrenos cortados por trechos da Estrada Real considerados de interesse histórico ou sócio-cultural, desde que os preservem ou revitalizem;

III - aos proprietários de áreas de interesse ecológico ou paisagístico adjacentes à Estrada Real ou por ela cortadas, desde que as preservem ou revitalizem;

IV - aos municípios cortados pela Estrada Real ou a ela adjacentes, desde que direcionem recursos para atividade turística relacionada direta ou indiretamente com a Estrada Real, no montante mínimo equivalente à compensação financeira recebida e definida nos termos da lei.

Parágrafo único - A revitalização e a recuperação previstas neste artigo obedecerão a parecer e orientação dos órgãos técnicos competentes.

Art. 6º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de sessenta dias contados do início de sua vigência.

Art. 7º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 8º - Revogam-se as disposições em contrário.

Dada no Palácio da Liberdade, em Belo Horizonte, aos 20 de janeiro de 1999.

Itamar Franco - Governador do Estado

DECRETO 41.205, de 08/08/2000, do Estado de Minas Gerais

Regulamenta a Lei nº 13.173, de 20 de janeiro de 1999, que dispõe sobre o Programa de Incentivo ao Desenvolvimento do Potencial Turístico da Estrada Real.

O Governador do Estado de Minas Gerais, no uso de atribuição que lhe confere o artigo 90, inciso VII, da Constituição do Estado, e tendo em vista o disposto no artigo 6º da lei nº 13.173, de 20 de janeiro de 1999,

D E C R E T A :

Art. 1º - O Programa de Incentivo ao Desenvolvimento do Potencial Turístico da Estrada Real, a que se refere a Lei nº 13.173, de 20 de janeiro de 1999, obedecerá ao disposto neste Decreto.

Parágrafo único - No texto deste Decreto as expressões Programas de Incentivo ao Desenvolvimento do Potencial Turístico da Estrada Real e Programa Estrada Real se equivalem para fins de direito.

Art. 2º - Para os fins deste Decreto, consideram-se Estrada Real os caminhos e suas variantes construídos nos séculos XVII, XVIII e XIX, no território do Estado.

Art. 3º - São objetivos do Programa Estrada Real:

I - possibilitar o incremento da arrecadação do Estado e dos municípios mineiros;

II - incentivar o investimento privado no território do Estado;

III - promover a alteração do perfil de distribuição de renda e elevar o nível de emprego da população do interior do Estado;

IV - promover e divulgar a atividade turística interna e de lazer no Estado;

V - resgatar, preservar e revitalizar os pontos de atração turística e de lazer já existentes, bem como os sítios arqueológicos, espeleológicos e paleontológicos e as paisagens naturais não exploradas, interligados pela Estrada Real.

Art. 4º - Compete ao Poder Executivo a administração e a gerência do Programa Estrada Real.

Art. 5º - A Empresa Mineira de Turismo - TURMINAS - é o órgão gestor do Programa Estrada Real, com a assessoria de um Conselho Consultivo composto de 12 (doze) membros e igual número de suplentes, designados pelo Governador do Estado para um mandato de 2 (dois) anos, permitida a recondução.

Art. 6º - Compõem o Conselho Consultivo:

I - o Secretário de Estado do Turismo;

II - o Presidente da TURMINAS;

III - 1 (um) representante da Secretaria de Estado da Cultura;

IV - 1 (um) representante da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável;

V - 1 (um) representante da Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais;

VI - 1 (um) representante do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais;

VII - 1 (um) representante da Associação Brasileira da Indústria de Hotéis, em Minas Gerais;

VIII - 1 (um) representante da Associação Mineira de Municípios;

IX - 1 (um) representante do Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial, em Minas Gerais;

X - 1 (um) representante do Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas de Minas Gerais;

XI - 1 (um) representante do Instituto Estrada Real;

XII - 1 (um) representante de, no mínimo, três Organizações Não Governamentais ligadas aos objetivos do Programa Estrada Real, eleito por colégio eleitoral das interessadas. [vaga ocupada pela Sociedade Estrada Real]

Parágrafo único - Caberá ao Secretário de Estado do Turismo indicar os representantes das entidades referidas nos incisos VI a XII deste artigo, caso não o façam no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias contados da vigência deste Decreto.

Art. 7º - O Conselho Consultivo será presidido pelo Secretário de Estado do Turismo e terá como Secretário Executivo o Presidente da TURMINAS.
§ 1º - O Presidente do Conselho Consultivo será substituído, em suas ausências e impedimentos, pelo Secretário Executivo.

§ 2º - Nas ausências e impedimentos do Presidente e do Secretário Executivo, as reuniões do Conselho Consultivo serão presididas pelo Subsecretário de Estado do Turismo ou por quem o Presidente designar.

Art. 8º - O Conselho Consultivo se reunirá ordinariamente uma vez por mês e, extraordinariamente, quando convocado pelo Presidente ou pela maioria simples de seus membros.

§ 1º - Perderá o mandato o membro que deixar de comparecer a 2 (duas) reuniões consecutivas ou 3 (três) alternadas durante um ano, sem prévia justificção.

§ 2º - O membro será substituído, sem suas ausências e impedimentos, pelo suplente respectivo.

Art. 9º - O membro do Conselho Consultivo não será remunerado pelo exercício de suas funções.

Art. 10º - Compete ao Conselho Consultivo:

I - sugerir planos de ação visando alcançar os objetivos do Programa Estrada Real;
II - colaborar com a Secretaria de Estado do Turismo e a TURMINAS na elaboração da proposta orçamentária anual do Programa Estrada Real;

III - opinar sobre propostas de convênios e outros instrumentos de interesse do Programa Estrada Real em que haja participação de órgãos ou entidades públicas e particulares;

IV - sugerir e opinar sobre assuntos referentes ao desenvolvimento do potencial turístico da Estrada Real;

V - assessorar a TURMINAS nos atos de gestão do Programa Estrada Real;

VI - oferecer subsídios em questões referentes a compensação financeira, incentivo fiscal ou crédito envolvendo o turismo na Estrada Real;

VII - elaborar seu regimento interno.

Art. 11º - É facultado ao Conselho Consultivo ou ao seu Presidente solicitar ou receber sugestões de órgão, entidade governamental ou entidade da sociedade civil sobre questões referentes ao Programa Estrada Real.

Art. 12º - A TURMINAS fornecerá suporte técnico e administrativo para o funcionamento do Conselho Consultivo.

Art. 13º - O Presidente da TURMINAS fará publicar o regimento interno do Conselho Consultivo no prazo de 15 (quinze) dias, contados da reunião de sua instalação.
Parágrafo único - O regimento interno estabelecerá o quorum mínimo para as reuniões e deliberações do Conselho Consultivo.

Art. 14º - Compete à TURMINAS, na condição de órgão gestor do Programa Estrada Real, providenciar:

I - o levantamento de dados e a organização de pesquisas históricas que possibilitem o mapeamento da Estrada Real em território mineiro;

II - a identificação e a divulgação de áreas abrangidas pelo Programa Estrada Real adequadas à prática do turismo e do lazer;

III - a pesquisa e a divulgação das manifestações culturais relacionadas com a Estrada Real, especialmente no que se refere ao folclore regional e local;

IV - a celebração de convênios com entidades de direito público ou privado para a execução do Programa Estrada Real;

V - a criação ou a revigoração de mecanismos institucionais de ação conjunta com associações de municípios e outros Estados da Federação, para a realização dos objetivos do Programa Estrada Real;

VI - outras ações relacionadas com o desenvolvimento do Programa Estrada Real.

Art. 15º - Serão concedidos, nos termos do art. 5º da Lei nº 13.173, de 20 de janeiro de 1999, compensação financeira, incentivo fiscal ou crédito:

I - aos empreendimentos turísticos e de lazer existentes e a serem implantados ao longo dos caminhos da Estrada Real;

II - aos proprietários de terrenos cortados por trechos da Estrada Real considerados de interesse histórico ou sociocultural, desde que os preservem ou revitalizem;

III - aos proprietários de áreas de interesse ecológico ou paisagístico adjacentes à Estrada Real ou por ela cortadas, desde que as preservem ou revitalizem;

IV - aos municípios cortados pela Estrada Real ou a ela adjacentes, desde que direcionem recursos para atividade turística relacionada direta ou indiretamente com a Estrada Real,

no montante mínimo equivalente à compensação financeira recebida e definida nos termos da lei.

Parágrafo único - A revitalização e a recuperação previstas neste artigo obedecerão a parecer e orientação dos órgãos técnicos competentes.

Art. 16º - Serão destinadas dotações no orçamento do Estado ao Programa Estrada Real.

Art. 17º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 18º - Revogam-se as disposições em contrário.

Palácio da Liberdade, em Belo Horizonte, aos 08 de agosto de 2000.

Itamar Franco - Governador do Estado

Fonte: http://www.revistamuseu.com.br/legislacao/turismo/tur_cultural1.htm - acessado em 21.04.2010