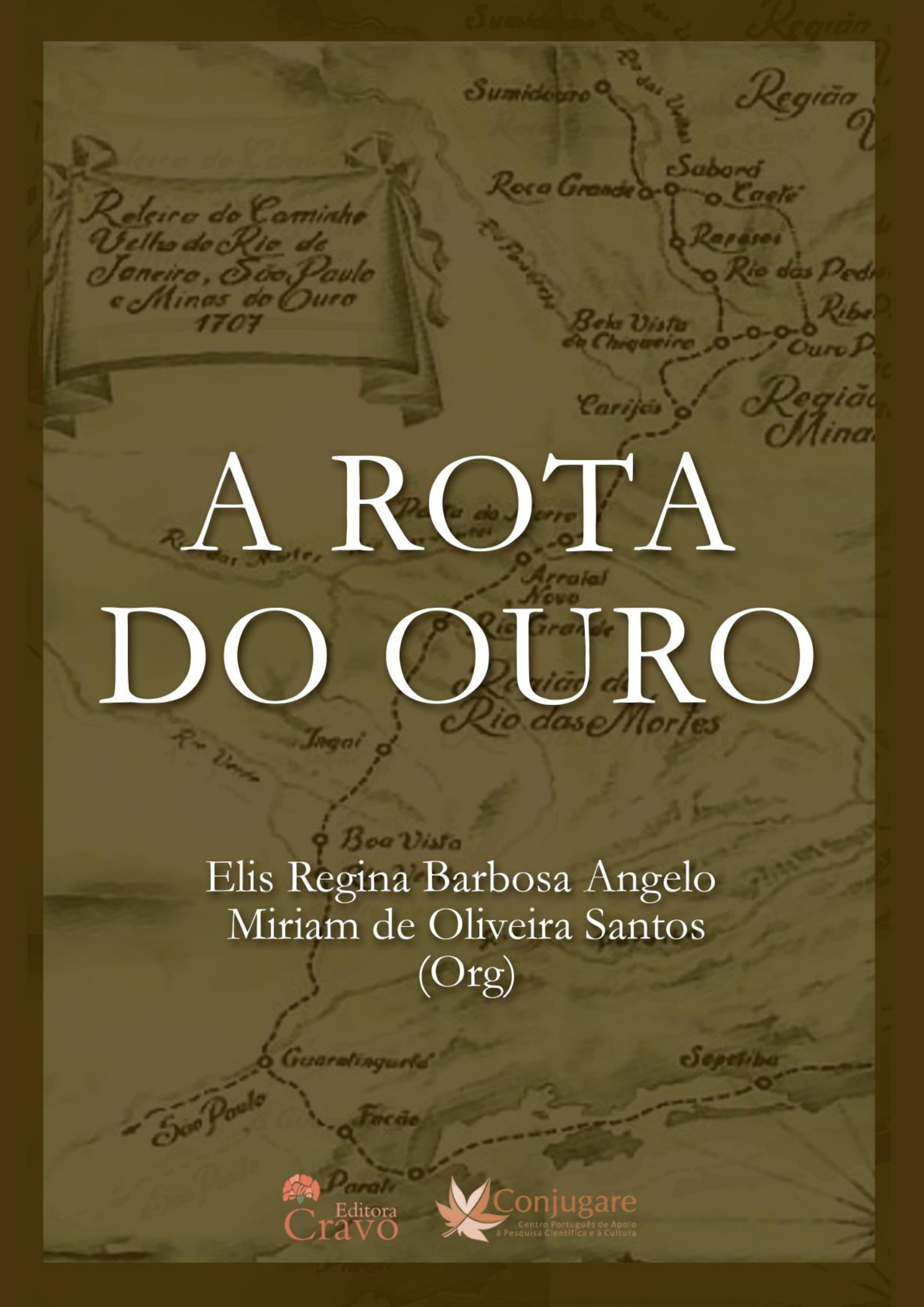




A ROTA DO OURO

Elis Regina Barbosa Angelo
Miriam de Oliveira Santos
(Org)

A ROTA DO OURO

Editora Cravo

Comité Científico

Jorge Chinaa

(Wayne State University - EUA)

Keila Grinberg

(Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro - Brasil)

Leonardo Rosa Ramos

(Università Pontificia Salesiana - Itália)

Marcia Calainho

(Instituto Jurídico Luso Brasileiro - Portugal)

Márcia Maria Menendes Motta

(Universidade Federal Fluminense - Brasil)

Monique Montenegro

(Instituto Ensinar Brasil - Brasil)

Thiago de Souza dos Reis

(Universidade Estácio de Sá/Universidade Veiga de Almeida - Brasil)

Yanina Benitez

(Instituto de Filosofia Ezequiel de Olaso/Centro de Investigaciones Filosoficas - Argentina)

**Elis Regina Barbosa Angelo
Miriam de Oliveira Santos
(Org)**

A Rota do Ouro

Copyright © 2023 **Elis Regina Barbosa Angelo & Miriam de Oliveira Santos**

Título: **A rota do ouro**

Direção Editorial: Lou Calainho

Edição e Diagramação: Equipa Editora Cravo

Projeto gráfico e capa: Cida Santos

Grafismo: Sofia Ferreira

ISBN 978-989-9037-49-6

Conselho Editorial

Lou Calainho

Magno F. Borges

Maria Auxiliadora B. dos Santos

Dados para Catalogação da Obra

A584 Angelo, Elis Regina Barbosa.
A rota do ouro / Elis Regina Barbosa Angelo, Miriam de Oliveira Santos
(org.).
Porto, Portugal : Editora Cravo, Conjugare, 2023.
E-book (.pdf), 7Mb.
ISBN: 978-989-9037-49-6

1. Rota do Ouro. 2. Turismo Histórico. 3. Roteiro turístico. 4. Título. I.
Angelo, Elis Regina Barbosa. II. Santos, Miriam de Oliveira.

CDD: 353.7

CDU: 719

Todos os direitos reservados.

Nenhuma parte desse livro pode ser utilizada ou reproduzida sob quaisquer meios existentes sem autorização por escrito dos editores e autores.



www.editoracravo.pt
contacto@editoracravo.pt
+351 960 221 473

A presente obra contou com recursos do Centro Português de Apoio à Pesquisa Científica e à Cultura – Conjugare – para sua edição.

1BR45PT2/2023



SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	09
PELOS CAMINHOS DA ESTRADA REAL	
Felipe Cerquize.....	13
DE ESTRADA REAL A CAMINHO DO OURO E DE VOLTA A ESTRADA REAL: AS CAUSAS POLÍTICAS E ECONÔMICAS QUE INFLUENCIARAM OS RUMOS DO TURISMO MINEIRO	
Miriam de Oliveira Santos.....	17
HISTÓRIA, USOS E POTENCIALIDADES TURÍSTICAS DOS CAMINHOS DERIVADOS DA ESTRADA REAL NA BAIXADA FLUMINENSE	
Elis Regina Barbosa Angelo & Isabela de Fátima Fogaça.....	37
ENTRE O OURO E AS DEMAIS CAMADAS HISTÓRICAS NA FORMAÇÃO DO PORTO MARAVILHA NO RIO DE JANEIRO	
Isabela de Fátima Fogaça & Elis Regina Barbosa Angelo.....	59
ESTRADA REAL E UM OLHAR PARA PETRÓPOLIS, RJ: O MAPA COMO RECURSO DE ORIENTAÇÃO E DIVULGAÇÃO DA ROTA TURÍSTICA	
Tainá Laeta, Sérgio Ricardo Fiori & Manoel do Couto Fernandes.....	81
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	111
SOBRE OS AUTORES E AUTORAS.....	113

INTRODUÇÃO

Esse livro pretende refletir sobre a rota do ouro e seus reflexos no turismo das regiões que são cortadas por ela. A rota turística é o caminho ou percurso que se destaca pelos seus atrativos para o desenvolvimento do turismo. Estas rotas podem distinguir-se pelas suas características naturais ou importância do patrimônio cultural ou histórico ao qual permitem acesso. Existem diversos tipos de rotas turísticas que podem privilegiar um ou mais aspectos: natural, religiosa, cultural, etc.

É habitual que a rota turística inclua sinais e painéis especiais, que permitem destacar os pontos de interesse que se encontrarem naquela localidade, facilitando o deslocamento e a atividade turística. Muitos lugares vão sendo alinhavados a partir da construção dessas rotas e posteriormente a essas construções, vestígios e memórias, apropriados pelo turismo como reinvenções econômicas a partir dos significados do passado.

Essa herança nas edificações, nos monumentos e documentos do passado refletem novos usos e abordagens que referenciam políticas de incentivo a cultura além de estratégias que culminam na manutenção de lugares e cidades inteiras, seja por meio dos tombamentos ou registros do seu patrimônio cultural, seja por benefícios a serem aplicados na confluência de atividades e serviços.

Sendo assim a implantação de uma rota turística pode significar um impacto bastante positivo para o turismo da região. De acordo com Santana (2009) e Jordão (2019), os impactos do turismo são o rastro deixado tanto pelo turista quanto pela infraestrutura associada no ambiente transformado em destino turístico. Associado ao desenvolvimento do turismo está um conjunto diversificado e complexo de impactos. A atividade turística pode gerar diversos benefícios e danos para uma determinada região, e esses impactos podem ocorrer principalmente nos âmbitos econômico, social, cultural e ambiental (Eusébio & Carneiro, 2012, Jordão, 2019).

Visando um melhor planejamento e melhor gestão da atividade, deve-se procurar compreender e analisar, de forma cuidadosa, os impactos do turismo, tanto negativos como positivos, para desenvolver planos e ações minimizando seus custos e, ao mesmo tempo, maximizando seus benefícios (Marins, Mayer & Fratucci (2015); Jordão, 2019).

Por esse motivo, novas rotas turísticas devem ser planejadas e implementadas cuidadosamente de maneira a impactar a região da maneira mais positiva possível.

Contudo em alguns casos, e é o que acontece com a Rota do Ouro, alguns caminhos não foram pensados originalmente como roteiros turísticos. São rotas econômicas, antigos caminhos que hoje são ressignificados. Ou seja: “[...] A rota é um itinerário com contexto na história, ou seja, o turismo se utiliza da história como atrativo para fins de promoção e comercialização turística [...]” (BRASIL, 2007. p. 28).

Nessa rota do ouro, muitas cidades foram sendo criadas e, na contemporaneidade vão sendo ressignificadas a partir do turismo, considerando sua estrutura e seu legado, com a criação de roteiros culturais, gastronômicos e ambientais. Ao reunir quatro caminhos da época do Brasil Colônia, passando pelos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, suas cidades vão ganhando novas perspectivas e apelos urbanísticos e estruturais, fortalecendo com isso sua história e a base econômica. “Na rota, existe uma sequência na ordem dos destinos a serem visitados e há sempre um ponto inicial e um ponto final. É importante ressaltar, também, que uma rota pode contemplar vários roteiros e perpassar várias regiões turísticas” (BRASIL, 2007. p. 28).

Para Menezes (2004) a Estrada Real enquanto circuito turístico deve ser pensada a partir de seus significados históricos, culturais e memoriais. A Estrada Real é formada por quatro caminhos: O Caminho Velho, o Caminho Novo, o Caminho dos Diamantes e o Caminho Sabarabuçu, sendo possível percorrê-lo de carro, de moto, de bicicleta, a pé ou a cavalo.

O Caminho Velho, conhecido por Caminho do Ouro é o primeiro trajeto oficial formalizado pela Coroa Portuguesa a ligar a região produtora de ouro no interior de Minas Gerais ao litoral fluminense. O circuito passa em Minas Gerais pelas cidades de Ouro Preto, Congonhas, Entre Rios, Lagoa Dourada, Resende Costa, Bichinho, Tiradentes, São João del-Rei e Mariana, além de Cunha em São Paulo e Paraty no Rio de Janeiro.

A construção das estradas reais corrobora no processo de urbanização do centro-sul brasileiro, e, a partir dos quais foram distribuídos inúmeros arraiais, povoados e vilas concentrados pela economia da mineração e a ela associada. Nesse contexto se entrecruzam lugares e povoados que viveram à beira dos caminhos, formados por cruzeiros, capelas, ranchos de tropas, casas de pau-a-pique e núcleos urbanos coloniais, tipicamente formados na era colonial. Esses vilarejos são, na atualidade, vestígios desse passado histórico, alimentado a criação de produtos e serviços e reorientando a partir desses novos usos para o turismo tanto urbano quanto rural.

Suas relações com o patrimônio da região são fortalecidas pelos tombamentos e registros do patrimônio tanto nas esferas municipais quanto estaduais e federal. As rotas se tornaram referências da era colonial e carregam simbolismos e crenças tipicamente forjados pela era do ouro e outros minérios que fortaleceram as formações e edificações

da época, praticamente todas tombadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

O livro se divide em sete capítulos que abordam reflexões acerca desse significativo momento histórico e cultural que culminou na formação de espaços apropriados pelo turismo, bem como, expoentes de novas formas de valorização do passado e de roteiros que possam inspirar os caminhos e a atividade econômica em constante ressignificação.

Referências

BRASIL, Ministério do Turismo. Roteiros Brasil. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Coordenação Geral de Regionalização. Brasília: 2007. Disponível em: <http://www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/introducao_turismo.pdf>. Acesso em: 07 dez. 2014.

EUSÉBIO, C., & CARNEIRO, M. J. Impactes sócio-culturais do turismo em destinos urbanos. Revista Portuguesa de Estudos Regionais, 30 (1), 65–75, 2012.

JORDÃO, A. C. D. A. Os impactos do desenvolvimento turístico: uma análise participativa dos limites de mudança aceitável no centro histórico do Porto (Doctoral Dissertation, Universidade de Aveiro), 2019.

MARINS, S. R., MAYER, V. F., & FRATUCCI, A. C. Impactos percibidos del turismo. Un estudio comparativo con residentes y trabajadores del sector en Rio de Janeiro Brasil. Estudios y perspectivas en turismo, 24(1), 115-134, 2015.

MENEZES, J. N. C. História e turismo cultural. Belo Horizonte: Autêntica., 2004

SANTANA, A. Antropología y Turismo. Barcelona: Ariel, 1997.

PELOS CAMINHOS DA ESTRADA REAL

Felipe Cerquize

O sangue escorrendo pelo chão,
pelos veios de ouro e diamante.
Instrumento de tua perdição,
que serviu ao servil ignorante.

Mas o tempo, senhor soberano,
mostra sempre o que é certo e o que é errado.
São as lutas travadas no caminho,
que não deixam a gente aqui sozinho.

Os teus mártires não morreram em vão,
eu os vejo no asfalto da estrada.
O poeta ainda inconfidente
sabe como dizer o que ele sente.

Cadafalso, corrente e garrote,
ciclotímicas surras com chicote.
As cidades exibem o teu lanho
e quem passa não acha isso estranho.

Realeza do Quinto e da Derrama,
hoje as tuas cidades são pacatas.
Tuas cruzes são feitas para quem ama,
tuas luzes tornaram-se abstratas.

Ó estrada real e imaginária!
Desfaz teu passado com o futuro.
Mostra a arte da verve que te serve,
ilumina o teu lado escuro

O circuito da Estrada Real tem duas vertentes: uma que começa na cidade do Rio de Janeiro e outra que se inicia em Paraty, litoral sul do estado do Rio de Janeiro. Ambas as vertentes se encontram em Ouro Preto e de lá seguem numa só para Diamantina.

A estrada real foi sendo construída nos muitos anos de idas e vindas, das Minas ao litoral, desde o século XVII, em busca das riquezas. Caminhar pela Estrada Real é seguir os passos e os caminhos percorridos pelos escravizados, pelo ouro e pela história.

Inicialmente o caminho ligava a antiga Vila Rica, hoje Ouro Preto, ao Porto de Paraty, mas pela necessidade de uma via de escoamento mais segura e mais rápida ao Porto do Rio de Janeiro e por imposição da coroa portuguesa foi aberto um “caminho novo” . A rota de Parati passou a ser o “caminho velho” . A partir do século XVIII com a descoberta de pedras preciosas na região do Serro, a estrada se estendeu até o Arraial do Tejuco (atual Diamantina), deixando Ouro Preto como centro de convergência da Estrada Real.

Assim, se formou o complexo da Estrada Real, ou seja, mais de mil e seiscentos quilômetros de patrimônio cercados de montanhas, natureza, cultura e arte. São centenas de cidades distritos e vilarejos no percurso da estrada real depois que se toma gosto a vontade é de conhecer tudo minuciosamente contando os fatos turísticos vivenciados a cada visita curtindo cada praça com suas crianças reverenciando as igrejas e seus altares repletos de história, arte, fé e sofrimento bebendo águas cristalinas banhando se em cachoeiras caudalosas e tudo mais que o circuito generosamente oferece.

Fig.1 – Lavras Novas (Distrito de Ouro Preto)



Fonte: Foto de Felipe Cerquize

O que ficou
Quanta história ficou para contar,
por mim e por toda essa gente boa.

Causos dos caminhos de Minas,
ritos em velas clandestinas.

Ladeiras, becos e praças.
Mundo barroco,
santo do pau oco.

O sangue escorrendo pelo chão,
confundindo a cidade com o homem,
investigando a crença e o mito,
misturando a fumaça e o apito.

De tudo o que vivi em Minas,
ficou a poesia na minha memória,
ficou a canção da profissão inglória.

O ar, a poeira, a chuva e o vento.
O prazer de ter você ali comigo,
fazendo a releitura de nossas próprias vidas,
em dias de aventuras e noites bem dormidas.

Figura 2 – Antiga Casa do Padre Manoel (Passa Quatro, Minas Gerais, Brasil)



Fonte: Foto de Felipe Cerquize

DE ESTRADA REAL A CAMINHO DO OURO E DE VOLTA A ESTRADA REAL: AS CAUSAS POLÍTICAS E ECONÔMICAS QUE INFLUENCIARAM OS RUMOS DO TURISMO MINEIRO

Miriam de Oliveira Santos

Introdução

Nas últimas décadas do século XX, o Brasil começou a debater o desenvolvimento sustentável e muitas pesquisas foram realizadas sobre o Turismo Sustentável e principalmente sobre a ideia do turismo como uma “indústria sem chaminés”, capaz de gerar empregos sem poluir o meio ambiente. No caso do estado de Minas Gerais, que é um dos maiores estados do Brasil, em termos territoriais, e que tem uma economia bastante voltada para a mineração, o turismo aparece como uma solução bastante interessante para substituir uma atividade extremamente danosa para o meio ambiente.

Contudo o problema parece ser como tornar atrativos e economicamente relevantes os equipamentos turísticos do estado. A implantação de roteiros turísticos, também chamados de rotas turísticas buscam contribuir para isso. Segundo Brambatti: “Os roteiros constituem também uma forma de resistência à destruição causada pelo assim dizer *tempo*, que é a supressão lenta da memória, da cultura, da língua, dos costumes e dos prédios históricos” (BRAMBATTI, 2002, p. 8).

Recentemente a ideia de “caminhos” passou a predominar nas instâncias do planejamento turístico governamental. É assim que surgem no estado de Minas Gerais, o caminho novo, o caminho velho, o caminho dos diamantes e o caminho do Sabarabuçu. Inspirados no caminho de Santiago de Compostela, procuram atrair um público interessado tanto nas belezas naturais quanto na riqueza histórica das cidades por onde passa o caminho. Como toda tradição inventada (HOBBSAWN, 1984) essa também se ancora em uma base histórica e encontra alguns percalços para se firmar.

Podemos afirmar que:

(...) A rota é um itinerário com contexto na história, ou seja, o turismo se utiliza da história como atrativo para fins de promoção e comercialização turística. Ex. Estrada Real, Rota dos Tropeiros etc., onde o turista percorre o mesmo caminho trilhado por alguns personagens de uma determinada época. Na rota, existe uma sequência na ordem dos destinos a serem visitados e há sempre um ponto inicial e um ponto final. É importante ressaltar, também, que uma rota pode contemplar vários roteiros e perpassar várias regiões turísticas. (BRASIL, 2007. p. 28)

Até onde sabemos nenhuma pesquisa anterior investigou a relação entre a criação da Estrada Real original, implantada na época do Brasil colônia, e as transformações políticas e econômicas do estado de Minas Gerais, bem como a sua relação com o turismo.

O propósito da pesquisa foi iluminar a origem da Estrada Real, sua importância para a consolidação do território mineiro e para a sua economia e as transformações pelas quais passou através dos séculos. A metodologia utilizada foi a pesquisa bibliográfica, iconográfica e documental, utilizando principalmente o acervo da Biblioteca Nacional e do Arquivo Nacional, ambos situados no estado do Rio de Janeiro.

O surgimento das “Minas Gerais”

Durante os primeiros séculos do período colonial brasileiro, a província de Minas Gerais permaneceu inexplorada em relação às outras províncias brasileiras, devido principalmente ao seu relevo acidentado, à densa vegetação e até aos índios antropófagos (ESCHWEGE, 1833) constituindo uma barreira muitas vezes intransponível. Somente no final do século XVII o ouro foi descoberto e começou a ser extraído em Minas Gerais, particularmente na região onde se encontram as áreas urbanas atuais das cidades de Ouro Preto e Mariana e o distrito de Passagem de Mariana, localizado entre elas. O descobrimento do ouro ativou a vida socioeconômica do Brasil, e principalmente das Minas Gerais, gerando um novo centro de produção e consumo. A abundância com que se retirava o ouro causou uma migração em direção ao interior do país.

O movimento populacional decorrente da ocupação em torno das minas de ouro e diamante resultou em formações urbanas precoces que se transformaram em diversos povoados e vilas. Em função do aumento da população foi criada, em 1709, a capitania de São Paulo e Minas do Ouro e, em 1720, a região das minas foi desmembrada, criando-se a capitania das Minas. (CHAVES, 2013)

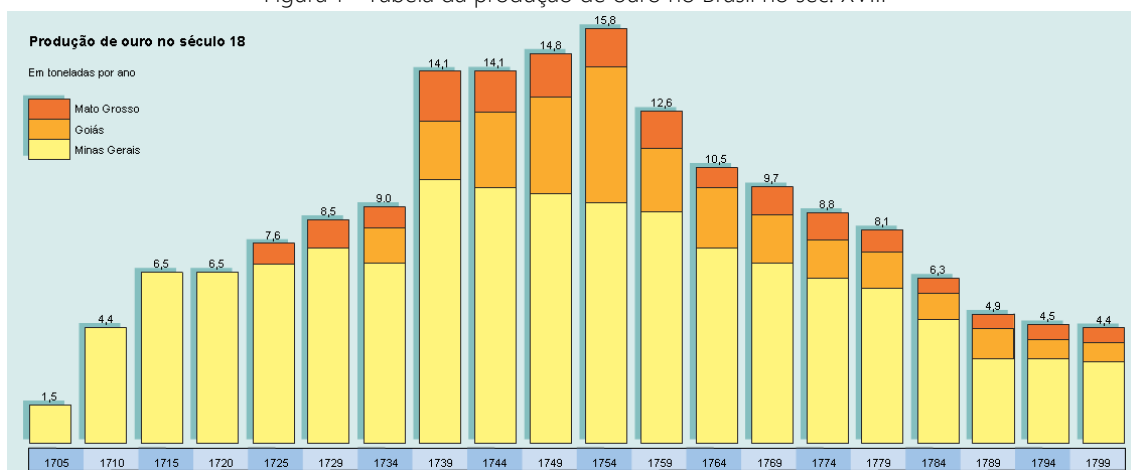
Durante a primeira metade do século XVIII, o desenvolvimento da Província e a riqueza gerada para a Coroa tornaram sua capital Vila Rica, atualmente chamada de Ouro

Preto¹, um dos maiores centros populacionais do interior do território. Segundo Ferrand (1894), em 1750 existiam cerca de 80 mil trabalhadores livres ou escravos extraíndo ouro na região. É interessante notar que na década de 80 do século XX, as atividades de garimpo em Serra Pelada, na Amazônia brasileira, possuíam a mesma quantidade de trabalhadores. Considerando-se as dificuldades de acesso e comunicação do período colonial, é um número impressionante.

Em torno dos meados do século XVIII a extração do ouro na região atinge o seu apogeu. Porém, a partir da metade daquele século a mineração começou a decair. Existem várias causas para isso e não há um consenso na historiografia. Entre as muito as causas apontadas como as principais para a decadência do chamado “Ciclo do Ouro” em Minas Gerais encontram-se: a) O imposto do quinto (quinta parte de todo o ouro apresentado era recolhido) b) O esgotamento das reservas aluvionares superficiais. c) O fato que os mineradores contavam com métodos rudimentares de extração e não estavam preparados para minerar depósitos menos óbvios e de mais difícil extração. d) A falta de planejamento da Coroa Portuguesa das atividades de mineração do ouro na capitania em longo prazo, e) A rigidez da política tributária e, f) a exaustão das melhores jazidas tornou a atividade pouco lucrativa, decretando o fim do ciclo de extração do ouro, já no início de século XIX.

A tabela e o infográfico que se encontram nas figuras 1 e 2, respectivamente, contribuem para uma melhor visualização da magnitude da exploração do ouro e do povoamento na região das minas gerais.

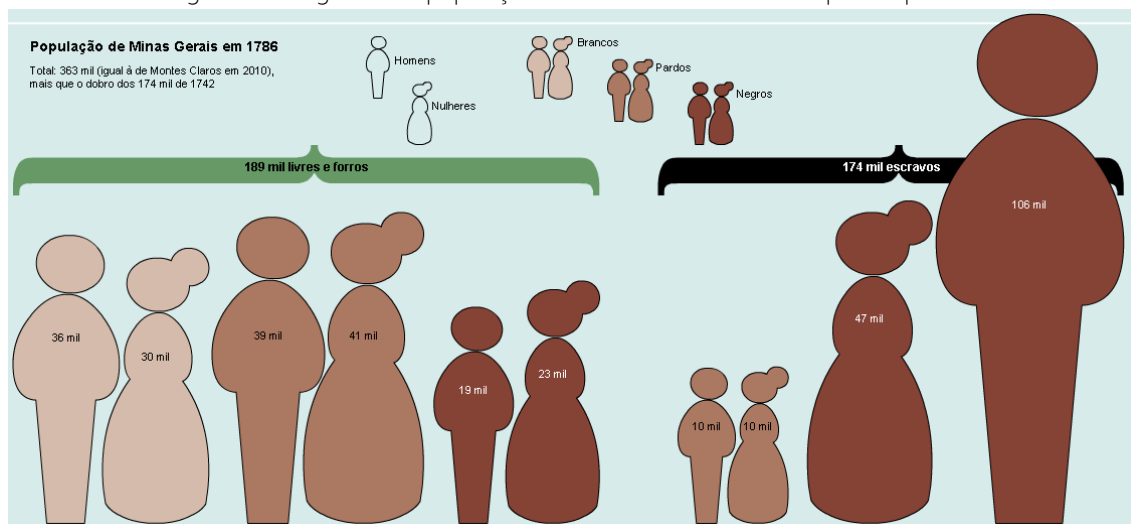
Figura 1 - Tabela da produção de ouro no Brasil no séc. XVIII



Fonte: Joffily, Bernardo e Joffily, Mariana (orgs.) Atlas Histórico do Brasil. Rio de Janeiro: FGV, 2016

¹ O nome Ouro Preto foi adotado em 20 de maio de 1823, quando a antiga Vila Rica foi elevada a cidade. O termo "Ouro Preto" vem do ouro escuro, recoberto com uma camada de óxido de ferro, encontrado na cidade.

Figura 2 - Infográfico da população de Minas Gerais em 1786 separada por cor



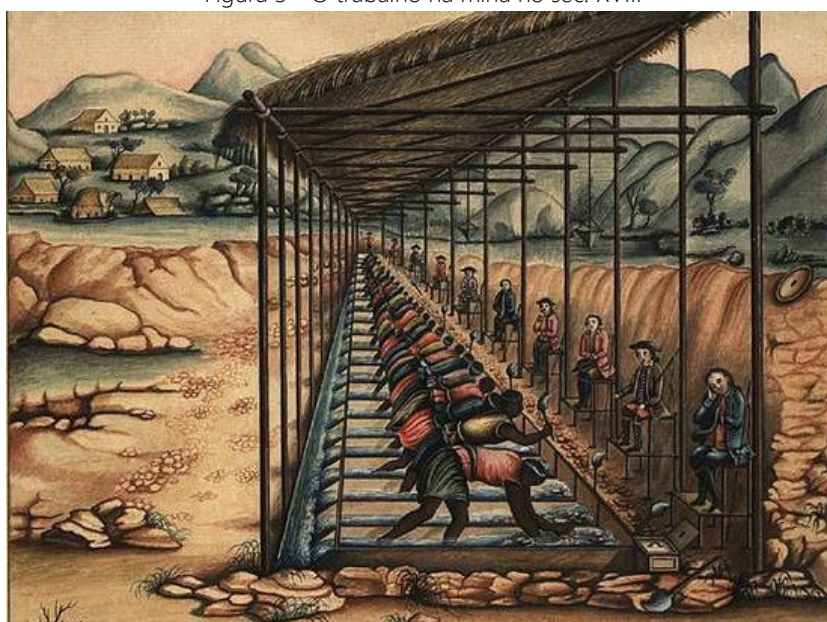
Fonte: Joffily, Bernardo e Joffily, Mariana (orgs.) Atlas Histórico do Brasil. Rio de Janeiro: FGV, 2016

Analisando a tabela podemos perceber que o auge da produção se dá em 1754 declinando rapidamente a partir daí. Também é possível perceber que a maior parte da população era de homens negros escravizados.

O trabalho nas Minas era feito majoritariamente por escravizados, com os feitores supervisionando o trabalho. Na maior parte dos casos era extraído o chamado ouro de aluvião encontrado nos rios. Tal processo pode ser melhor compreendido observando a Figura 2. É esse trabalho intensivo, manual e com pouca tecnologia que explica o auge e a decadência das minas, quando o ouro superficial se esgota.

Também explica por que mais tarde algumas minas foram reabertas, na maior parte dos casos com tecnologia estrangeira. Nos dias de hoje, várias viraram atração turística.

Figura 3 - O trabalho na mina no séc. XVIII



Fonte: Biblioteca Nacional

A Estrada Real

O caminho do ouro, posteriormente conhecido como Estrada Real², foi construído pelos escravos entre os séculos XVII e XIX, a partir de trilhas dos índios guaianazes. Ponto de passagem obrigatório, nos séculos XVII e XVIII, o caminho ligava Minas Gerais a Rio de Janeiro e São Paulo. No chamado “Ciclo do Ouro”, Paraty exercia a função de Entrepósito Comercial e também por sua posição geográfica, porto escoadouro da produção de ouro de Minas para Portugal. Foi uma das mais importantes cidades portuárias brasileiras do século XVIII. Todavia, como ressalta Leão: “Quem estava no litoral tomava o “Caminho do Ouro” e subia para as Minas; quem estava nas Minas tomava o “Caminho do Mar” e descia para Paraty. Era um caminho de mão dupla” (LEÃO, 2018). De acordo com Straforini:

Com as descobertas do ouro no final do século XVII e seu rápido e intenso processo de ocupação e exploração, os caminhos terrestres passaram a ocupar papel de destaque dentre as políticas metropolitanas, principalmente àqueles que eram utilizados inicialmente para se chegar ao interior aurífero, localizado nas cabeceiras do rio São Francisco, dentre os quais se destacaram o Caminho Geral do Sertão, o Caminho Velho de Paraty e o Caminho da Bahia. De caminhos originalmente traçados sobre antigas trilhas indígenas ou pela tradição bandeirante, tornaram-se Caminhos ou Estradas Reais, ou seja, caminhos sob a égide do poder metropolitano em que se cobrava “Reais” direitos ou tributos sobre circulação de pessoas, mercadorias e animais (corte ou transporte), já previstos desde o século XV nas Ordenações Afonsinas (STRAFORINI, 2012, p. 89).

A Estrada Real começa como um caminho que ligava o litoral às minas no interior do país a partir do século XVIII. Inicialmente a rota ligava a antiga Vila Rica, atual cidade de Ouro Preto, a Parati. Posteriormente foi construída uma rota alternativa ligando Vila Rica à cidade do Rio de Janeiro, essa rota foi concluída em 1725. A estrada para Parati passou a ser conhecida como Caminho Velho, enquanto a variante que ia dar no Rio de Janeiro foi alcunhada de Caminho Novo (CERQUIZE, 2017). Segundo Zemella o Caminho Novo foi “uma verdadeira revolução no sistema de circulação com as Gerais em virtude da diminuição da distância e da economia de tempo assombrosos” (ZEMELLA, 1951, p.127).

Havia ainda um caminho ligando as regiões das Minas a cidade de Salvador, no atual estado da Bahia, esse caminho era mais rápido e geograficamente menos acidentado,

² Estrada Real é um conceito amplo que designava, nos séculos XVII, XVIII e XIX, as várias estradas públicas administradas pelo Governo Português. Assim, ela abrange todos os antigos caminhos que em tempos passados foram percorridos por bandeirantes, tropeiros, índios, comerciantes e aventureiros nas capitanias das Minas Gerais, de São Paulo, do Rio de Janeiro, da Bahia, etc. Na região sudeste a Estrada Real ligava as áreas de produção de ouro (Ouro Preto) e diamantes (Diamantina) aos portos de Parati e diretamente ao Rio de Janeiro.

contudo o Artigo 17 do Regimento das Minas de 1702, publicado no ano seguinte passou a proibir, definitivamente, a circulação por esse caminho. A ideia era facilitar a fiscalização e inibir a sonegação de impostos, por isto a imposição de um único caminho e um único porto para o escoamento do ouro (STRAFORINI, 2012).

Figura 3 – Estradas Reais



Fonte: Câmara Municipal de Rio Preto – MG

Contudo junto com a estrada e a mineração houve também o povoamento das margens da estrada com fins de abastecimento, isto é, fornecer alimentos para aqueles que se dedicavam à mineração³. A economia de Minas Gerais no século XIX, com ênfase no abastecimento interno, era fruto desse processo vivido principalmente a partir da segunda metade do século XVIII.

Portanto, com a decadência das minas há, no que se refere à conjuntura econômica da capitania, uma mudança da atividade econômica principal, passando da mineração para agropecuária. A economia mineira desacelera e ironicamente é justamente esse declínio que acaba garantindo a preservação da maior parte das cidades da rota do ouro.

Como várias outras coisas no Brasil, a estrada ganhou impulso e melhoramentos com a vinda para o Brasil da família Real Portuguesa em janeiro de 1808. Simultaneamente aumentam também a fiscalização e os tributos sobre o minério das minas.

³ Sobre isso ver: Zemella (1951), Straforini (2012), Franco (1974), Singer (1977), Lenharo (1993), Fragoso e Florentino (1998), Carrara (1997), Chaves (1999) e Rodrigues (2002).

Segundo Laird Bergard, a região do Sul de Minas já começava a inverter os fluxos de abastecimento entre Minas e o Rio de Janeiro a partir da segunda metade do século XVIII. Essa inversão foi intensificada no decorrer do século XIX, tendo seu início antes mesmo da perda de fôlego da mineração. (BERGARD, 2004, p.68)

Assim, o que realmente efetivou a importância da porção meridional de Minas como abastecedora, segundo Alcir Lenharo, foi a instalação da Corte no Rio de Janeiro, fato que multiplicou as necessidades da cidade⁴ e, por essa necessidade crescente, forçou o aperfeiçoamento da estrutura viária por terra, além da estrutura portuária, para incrementar o fluxo de importação e exportação seja por terra ou por mar, via cabotagem. (LENHARO, 1993)

Essa condição pode ser resumida pelas palavras de Afonso de Alencastro Graça Filho, quando o mesmo apresenta a permanência ou ampliação de tal quadro para o Rio de Janeiro do século XIX. Diz o autor que “[a] cidade do Rio de Janeiro, na segunda metade do século XIX, apresenta um mercado privilegiado. Centro importador e reexportador, suas vias podiam ser esquematizadas conforme duas fontes, o comércio marítimo e o terrestre” (GRAÇA FILHO, 1991).

Com a Proclamação de República Brasileira em 1889, o nome Estrada Real é substituído por Caminho do Ouro. A estrada continua sendo utilizada, mas com o declínio da mineração perde sua importância.

Nas últimas décadas do século XIX o Brasil investiu em ferrovias e à partir de 1930 o eixo político e econômico do país que até então estava centrado nos estados de São Paulo e Minas Gerais (a chamada política do café com leite) se desloca. Contudo, a década de 1960 foi marcada pelo sucateamento do sistema ferroviário, resultante do progressivo incentivo governamental ao sistema rodoviário. Várias ferrovias foram desativadas e os bens móveis e imóveis pertencentes às antigas companhias vendidos (FRANCISCO, 2007).

Depois do “milagre econômico” durante a ditadura militar e da crise econômica do final da década de 80, o início da década de 90, vai trazer novos debates com uma crescente mobilização do movimento ecológico quando “o termo “sustentável” passou a ser amplamente utilizado no debate sobre desenvolvimento, atingindo diversos setores, dentre eles o turismo⁵” (CANDIOTTO, 2011). Nesse contexto surgem várias iniciativas voltadas para o turismo como indutor de desenvolvimento, o fomento do turismo ao longo do caminho da antiga Estrada Real é uma dessas iniciativas.

⁴ Luiz Felipe de Alencastro calcula que o número de pessoas deslocadas para o Rio de Janeiro, entre 1808 e 1817, pode ter chegado a cerca de 15 mil pessoas, entre burocratas, nobres, administradores e colonos das possessões africanas. ALENCASTRO, Luiz Filipe. “Vida privada e ordem privada no Império” . IN: Idem (org.). História da Vida Privada no Brasil – Império: a corte e a modernidade nacional. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, pp.12-93.

⁵ Sobre tudo após a Eco 92 que aconteceu na cidade do Rio de Janeiro.

Segundo o site Guia da Estrada Real:

Três séculos depois, o mesmo caminho por onde foram transportados ouro, diamantes e pedras preciosas de Minas Gerais para o resto do mundo está sendo redescoberto e revitalizado⁶. São 1.630 quilômetros que cortam Minas Gerais, Rio de Janeiro e parte de São Paulo, passando por 177 cidades que possuem um rico acervo histórico, cultural, artístico, gastronômico, rural, religioso. As belezas naturais da região, como serras, cachoeiras, rios e florestas, também integram o patrimônio da Estrada Real.

É provável que o fato do fomento para a implantação do circuito turístico da Estrada Real ter vindo do Governo e da Federação das indústrias de Minas, explique porque a cidade de Paraty, no estado do Rio de Janeiro, utilize preferencialmente o termo “Caminho do Ouro”⁷. Nessa região o que é ressaltado é sobretudo o turismo ecológico e de aventura. A parte mineira apesar de também apresentar regiões em que se praticam o turismo ecológico e de aventura é mais conhecida pelo turismo cultural.

Contudo como salienta Leff, a aplicação prática de princípios e estratégias do desenvolvimento sustentável constitui mais que a simples incorporação de uma dimensão ambiental dentro dos paradigmas econômicos, dos instrumentos do planejamento e das estruturas institucionais que sustentam a racionalidade produtiva prevalecente. Portanto tal aplicação é mais complexa e difícil do que parece a primeira vista (LEFF, 2002).

Para ele é necessário:

(...) implementar uma estratégia de desenvolvimento com uma concepção integrada dos processos históricos, econômicos, sociais e políticos que geraram a problemática ambiental, bem como dos processos ecológicos, tecnológicos e culturais que permitiriam um aproveitamento produtivo e sustentável dos recursos (LEFF, 2002, p. 60).

Por conta disso existem atualmente inúmeras contribuições à reflexão e ao debate a respeito do mérito, bem como os rumos que se apresentam para as abordagens que resultam do interesse e da preocupação em conceber o turismo sob a ótica do

⁶ Ainda segundo a mesma fonte: Essa revitalização é resultado de uma parceria do governo estadual com entidades como a Federação das Indústrias de Minas Gerais (Fiemg) e o Instituto Estrada Real. O projeto Estrada Real é a principal iniciativa do governo de Minas Gerais na área de turismo e o mais importante programa turístico em implantação no País. Seu objetivo é promover o desenvolvimento dos 162 municípios mineiros situados na área de influência da Estrada Real, por meio do incentivo ao turismo cultural, religioso, histórico e rural, ecoturismo e turismo de aventura.

⁷ O que demonstra como é complicado estabelecer uma rota turística que abrange diversos entes federativos como estados, municípios e o governo federal.

desenvolvimento sustentável, bem como os seus desdobramentos socioeconômico e ambientais, sob a averiguação da sustentabilidade (PIRES, 1998).

Para Hanai:

A perspectiva do desenvolvimento local acontece quando se direciona a dimensão humana e as pessoas envolvidas são beneficiadas em seus territórios. O turismo se vincula a esta perspectiva, no intuito de propiciar melhorias nos espaços onde as atividades turísticas são desenvolvidas sustentavelmente (HANAI, 2012, p. 210).

Partindo da premissa de Hanai podemos afirmar que o *lôcus* por excelência do turismo sustentável são os municípios, o trabalho em pequena escala permitiria um maior envolvimento das pessoas e uma maior vinculação com o território.

A Rota do Ouro – exemplos de atrativos

Considerando o tamanho da estrada e as suas variantes é absolutamente impossível tratar, nos limites desse artigo, de todos os atrativos turísticos que ela possui⁸. Por isso escolhemos as duas pontas da estrada: Ouro Preto e Paraty, duas cidades que permitem exemplificar os diferentes tipos de atrativos que encontramos na Estrada Real bem como as diferentes formas que cada cidade escolhe para valorizá-los.

Paraty

O território do atual município de Paraty era ocupado, à época do Descobrimento, pelos indígenas Guaianás, que se estendiam para o Norte até Angra dos Reis e para Sul até o rio Cananéia do Sul. Desde princípios do século XVI, portugueses vindos da capitania de São Vicente instalaram-se na região. A cidade foi fundada em 1667 em volta da Igreja de Nossa Senhora dos Remédios, sua padroeira.

No século XVII um incremento no cultivo de cana-de-açúcar transformou a cidade em uma grande produtora de cachaça. A produção de aguardente trouxe à Paraty um novo período de prosperidade. Por volta de 1820, em plena alta produção da cana, Paraty chegou a ter 250 engenhos e 150 destilarias em atividade. A produção era tão elevada que a expressão “Parati” passou a ser sinônimo de cachaça.

8 Um atrativo turístico é todo lugar, objeto ou acontecimento de interesse para o turismo, motivando assim, deslocamento humano (Embratur, 1984).

Figura 4– Vista de Paraty



Fonte: IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

No século XVIII, Paraty destacou-se como importante porto por onde se escoava das Minas Gerais, o ouro e as pedras preciosas que embarcavam para Portugal. Porém, com a construção de um novo caminho da Estrada Real, desembocando diretamente no Rio de Janeiro, levou a cidade a um grande isolamento econômico. O isolamento econômico acabou favorecendo a preservação do casario histórico da cidade.

Em Paraty, houve diferentes tombamentos que abrangem a cidade e o município: o conjunto arquitetônico e paisagístico da cidade foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), em 1958; o município de Paraty recebeu o título de Monumento Nacional, em 1966; e um novo tombamento incluiu o entorno do conjunto arquitetônico e paisagístico do município, em 1974 e desde 2019, também Patrimônio Misto da Humanidade pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO)⁹. A arquitetura dominante na cidade é característica da segunda metade do século XVIII e primeiras décadas do século XIX. Paraty é formada por importante núcleo com construções do período colonial e está localizada à beira-mar (IPHAN, s/d).

⁹ Ver site do IPHAN. <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/30>

Figura 5 – Centro histórico de Paraty em momento de maré alta



Fonte: Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN

Nos anos 70 a economia da cidade teve um novo impulso, desta vez em prol do turismo. A construção da estrada Rio-Santos em 1973, e a reabertura da estrada que a ligava ao estado de São Paulo (Paraty-Cunha), transformaram a região em um centro turístico muito procurado.

Figura 6 – Skyline de Paraty



Fonte: Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN

Hoje a cidade é o segundo polo turístico do estado do Rio de Janeiro e o 17º do país. O turismo é hoje a principal atividade econômica de Paraty, que abriga vários eventos culturais, com destaque para a famosa FLIP, a feira Literária Internacional de Paraty, que conta com a participação de importantes autores brasileiros e internacionais.

Ouro Preto

Figura 7 – Vista de Ouro Preto



Fonte: UNESCO – Patrimônios Mundiais – Ouro Preto.

A origem de Ouro Preto está no arraial do Padre Faria, fundado pelo bandeirante Antônio Dias de Oliveira, pelo Padre João de Faria Fialho e pelo Coronel Tomás Lopes de Camargo e um irmão deste, por volta de 1698.

As primeiras referências à existência de ouro na região de Ouro Preto surgem no século XVII, quando um mulato de nome Duarte Nunes, ao retirar a gamela que mergulhara nas águas de um rio, observou algumas pedras escuras que estranhamente brilhavam. As ditas pedras chegaram à mão do então governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá Meneses, o qual constatou que se tratava de ouro coberto de uma fina camada de óxido de ferro. Em finais do século XVII, uma expedição chegou ao local do achado e, em capela improvisada, foi rezada a primeira missa. Em 1711 já ali existiam diversos arraiais que foram reunidos num só núcleo, a que se deu o nome de Vila Rica de Albuquerque em homenagem a António de Albuquerque, então governador da capitania de S. Paulo e Minas do Ouro. D. João V abreviou o nome para Vila Rica e, mais tarde, o povo alteraria o nome para Ouro Preto, originalmente o nome de um dos arraiais que compunham a vila.

Ouro Preto destaca-se das outras cidades históricas mineiras do ciclo do ouro pela sua condição de sede do governo provincial, pela implantação da Casa dos Contos (a maior casa da Câmara e Cadeia da Colônia), a vida religiosa, o requinte da sociedade educada pelo culto das letras e artes (Prefeitura Municipal de Ouro Preto, 2015).

Figura 8 – Praça Tiradentes na cidade de Ouro Preto



Fonte: Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN.

Em 1720 foi escolhida para capital da nova capitania de Minas Gerais. Em 1823, após a Independência do Brasil, Vila Rica recebeu o título de Imperial Cidade, conferido por D. Pedro I do Brasil, tornando-se oficialmente capital da então província das Minas Gerais e passando a ser designada como Imperial Cidade de Ouro Preto. Em 1839 foi criada a Escola de Farmácia e em 1876 a Escola de Minas. Foi sede do movimento revolucionário conhecido como Inconfidência Mineira. Foi a capital da província e mais tarde do estado, até 1897.

A antiga capital de Minas Gerais conservou grande parte de seus monumentos coloniais e em 1933 foi elevada a Patrimônio Nacional, sendo, cinco anos depois, tombada pelo Serviço do Patrimônio Artístico Nacional (SPAN) instituição que hoje é o IPHAN. Em 5 de setembro de 1980, na quarta sessão do Comitê do Patrimônio Mundial da UNESCO, realizada em Paris, Ouro Preto foi declarada Patrimônio Cultural da Humanidade. O centro Histórico de Ouro Preto está registrado na Diretoria Geral do Patrimônio Cultural de Portugal na categoria Patrimônio Mundial de Origem Portuguesa (Prefeitura de Ouro Preto, s/d).

Até se tornar um Patrimônio da Humanidade pela UNESCO, em 1980, Ouro Preto passou por constantes reinvenções. Foi em 1919, após uma viagem de Mário de Andrade¹⁰ à cidade vizinha de Mariana para visitar o amigo e escritor Alphonsus de Guimaraens, que Ouro Preto viveria mais uma vez uma nova fase de sua história. Empolgado com tudo o que viu, o poeta prometeu voltar. E foi em 1924 que Ouro Preto foi visitada pela caravana modernista e redescoberta pela importância atribuída ao barroco, e a Aleijadinho em especial, entendido como formador de raízes identitárias da cultura brasileira.

¹⁰ Mário de Andrade, dirigiu o Departamento de Cultura de São Paulo no início da década de 30 e elaborou o “Anteprojeto para a criação do Serviço do Patrimônio Artístico Nacional” (PIRES JÚNIOR, 2014)

Figura 9 – Rua do Pilar. Ouro Preto



Fonte: Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN.

Desde a pobreza causada pela exaustão da jazida de ouro, no século XIX, a cidade se reergueu com a ebulição de sua vida como centro político, administrativo e educacional da província de Minas Gerais, no início do século XX.

Com a transferência da capital para Belo Horizonte, Ouro Preto se viu novamente em mais um abandono. Em meados do século XX, com o florescimento da siderurgia e da extração de minério, essa situação começou a ser revertida. Atualmente, a mineração e o turismo constituem a base da economia do município.

Comparando os atrativos turísticos

As duas cidades possuem diversos atrativos turísticos, destacando-se de modo especial aqueles que são voltados para o Turismo Cultural. Henriques (2003) distingue três tipos de Turismo Cultural: o Turismo de arte, voltado para o usufruto da chamada “cultura erudita” e voltado para uma elite que viaja para usufruir de espetáculos de dança, teatro, ópera, música e etc. Ou para apreciar as grandes obras em museus de arte. O segundo tipo está ligado ao patrimônio e a história, abarcando principalmente o patrimônio histórico construídos. A terceira acepção do termo “estabelece-se entre o turismo e um lugar específico (...) A atracção turística é entendida como o lugar tomado no seu todo, na sua totalidade, estreitamente associado ao designado ‘sentido de lugar’ (atmosfera, gastronomia, folclore, exotismo, etc.) (HENRIQUES, 2003, p. 47).

Segundo Henriques podemos perceber que enquanto Ouro Preto se enquadra no segundo tipo de turismo cultural Paraty pode ser enquadrada tanto no segundo quanto no terceiro e que vai além do Turismo Cultural oferecendo também o chamado Turismo de Sol e Mar (praias, esportes aquáticos, passeios de barco) e o Turismo Ecológico ou de aventuras (Trilhas, banhos de Cachoeiras). Segundo a Unesco “O sítio de Paraty e Ilha Grande apresenta valor universal excepcional por suas características naturais e culturais, assim como a interação entre elas” .

Ouro Preto, contudo, está inserida no circuito das cidades históricas mineiras que configura uma rota à parte dentro dessa rota mais ampla que seria a Estrada Real. Além disso possuiu uma quantidade muito maior de atrativos arquitetônicos ligados ao Patrimônio Histórico Nacional e a ideia de legado da humanidade, apesar de não possuir o “sentido de lugar” no sentido indicado por Henriques também possui algumas atrações fora da esfera arquitetônica como as procissões religiosas na semana santa e os festejos de Carnaval, bastante concorridos e frequentados principalmente por jovens universitários.

Cabe lembrar também as palavras de Brambatti, que afirma:

A modernização das formas econômicas, o acelerado processo de urbanização e as transformações nos processos produtivos, com a incorporação das novas tecnologias, estão modificando os hábitos de lazer das pessoas, que buscam novas alternativas de recreação e entretenimento como forma de satisfazer a necessidade de aliviar o stress gerado pela sociedade industrial moderna. Com esta perspectiva, cresce a demanda por férias e passeios em regiões de forte apelo paisagístico, cultural e histórico (BRAMBATTI, 2002, p. 7).

Enfim, o que buscamos demonstrar aqui é que, cada uma a sua maneira, as cidades que antes eram as pontas da Estrada Real, souberam transformar os anos de estagnação econômica em uma oportunidade para implementar o turismo e valorizar seu patrimônio histórico e cultural.

Considerações finais

O propósito da pesquisa foi iluminar a origem da Estrada Real, sua importância para a consolidação do território mineiro e para a sua economia e as transformações pelas quais passou através dos séculos. A metodologia utilizada foi a pesquisa bibliográfica, iconográfica e documental, utilizando principalmente o acervo da Biblioteca Nacional e do Arquivo Nacional, ambos situados no estado do Rio de Janeiro.

Sua importância reside na inexistência de pesquisas sobre o tema e para fornecer subsídios para uma futura “Rota do Ouro” .

Observamos que existe bastante bibliografia sobre a história e geografia tanto sobre o estado de Minas Gerais, quanto sobre a Estrada Real e as rotas turísticas, mas raramente esse material conversa entre si.

Também foi possível observar como a história pode funcionar como um atrativo à mais para as cidades turísticas enriquecendo o turismo cultural, que é bastante forte nas duas cidades examinadas.

Trouxemos uma primeira aproximação do tema, mas é necessário desdobrá-lo e aprofundar o material centrando mais especificamente nas atrações turísticas que podemos encontrar ao longo da Estrada Real.

Referências

ALENCASTRO, Luiz Filipe. Vida privada e ordem privada no Império. IN: Idem (org.). História da Vida Privada no Brasil – Império: a corte e a modernidade nacional. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, pp.12-93.

BERGARD, Laird W. Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1888. Bauru, SP: EDUSC, 2004.

BRAMBATTI, Luiz E (Org.). Roteiros de Turismo e Patrimônio Histórico. Porto Alegre, EST edições, 2002.

BRASIL, Ministério do Turismo. Roteiros Brasil. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Coordenação Geral de Regionalização. Brasília: 2007. Disponível em: http://www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/introducao_turismo.pdf. Acesso em: 07 dez. 2014.

CANDIOTTO, L. Z. P. (2011). Considerações sobre o conceito de turismo sustentável. Formação (Online), 1(16). Disponível em: <https://doi.org/10.33081/formacao.v1i16.861> acesso em 25 de maio de 2022.

CARRARA, A. A. Agricultura e Pecuária na Capitania de Minas Gerais (1674-1807). Tese. (Doutorado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1997.

CERQUIZE, Felipe. Pelos Caminhos da Estrada Real. 3ª ed. Rio de Janeiro: Literis Editora, 4 vol, 2017.

CHAVES, C.M.G. Perfeitos negociantes: mercadores das minas setecentistas. São Paulo: Annablume, 1999.

CHAVES, Edneila Rodrigues. Criação de vilas em Minas Gerais no início do regime monárquico: a região Norte. Varia história. 29 (51) • Dez 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/vh/a/NLK7MdnZRMdPHGz47s4GjBg/?lang=pt> acesso em 24 de março de 2022.

EMBRATUR. Metodologia do inventário da oferta turística. Rio de Janeiro. 1984.

ESCHWEGE, W.L. Pluto Brasiliensis. Cia Editora Nacional, São Paulo, 2v., 1944.

FERRAND, P. L' or a Minas Geraes. Imprensa Official do Estado de Minas Geraes, Belo Horizonte, v. II, p. 22-39, 1894.

FRAGOSO, J; FLORENTINO, M. O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, 1790-1840. 3ª ed. Rio de Janeiro: Sete Letras, 1998.

FRANCISCO, R. C. As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: Arquitetura de um complexo produtivo. Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil, 2007.

FRANCO, M. S. C. Homens livres na ordem escravocrata. São Paulo: Ática., 1974; 4 ed. São Paulo: Editora Unesp, 1997.

GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. Os Convênios da Carestia: crises, organização e investimentos do comércio de subsistência da Corte (1850-1880). Rio de Janeiro: UFRJ, 1991 (Dissertação de Mestrado).

HANAI, Frederico Yuri. Desenvolvimento sustentável e sustentabilidade do turismo: conceitos, reflexões e perspectivas. Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional. v. 8, n. 1, p. 198-231, jan-abr/2012, Taubaté.

HENRIQUES, Cláudia. Turismo Cidade e Cultura. Edições Sílabo, Lisboa, 2003.

HOBBSAWN, E., RANGER, T. A invenção das tradições. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.

LEÃO, Flávio. Caminho do Ouro, Caminho do Mar: Uma viagem a pé entre Paraty e Ouro Preto pela antiga Estrada Real. Contagem, Editora Quanta, 2018.

LEFF, E. Epistemologia ambiental. 2. ed. São Paulo: Cortez, 2002.

LENHARO, A. As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil. 2 ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1993. (Coleção Biblioteca Carioca).

PIRES JÚNIOR, Sidney Oliveira. Mário de Andrade e o contexto da criação do SPHAN. Anais Eletrônicos do XXII Encontro Estadual de História da ANPUH – SP, Santos, 2014. Disponível em: http://www.encontro2014.sp.anpuh.org/resources/anais/29/1406765230_ARQUIVO_MariodeAndradeecontextodecriacaodoSPHAN.pdf acesso em 15 de set 2021.

PIRES, P.S. Ecoturismo no Brasil: uma abordagem histórica e conceitual na perspectiva ambientalista. 1998. 218 f. Tese (Doutorado) - Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, São Paulo. 1998.

SINGER, P. Desenvolvimento e crise. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

SOBREIRA, Frederico. Mineração do ouro no período colonial: alterações paisagísticas antrópicas na serra de Ouro Preto, Minas Gerais. Quaternary and Environmental Geosciences (2014) 05(1):55-65, Curitiba.

STRAFORINI, Rafael. Tramas que brilham: Sistema de circulação e a produção do território brasileiro no século XVIII, Tese de doutorado em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2007.

STRAFORINI, Rafael. (2012). A Invenção dos Caminhos Reais do Ouro: Formação Territorial e as Estratégias de Apropriação Territorial dos Eixos de Circulação no Século XVIII. Espaço Aberto. V. 2, N.2, p. 87-108, 2012.

RODRIGUES, A.F. Um potentado na Mantiqueira: José Aires Gomes e a ocupação da terra na Borda do Campo. Dissertação (Mestrado em História). São Paulo: FFLCH/USP, 2002

ZEMELLA, Mafalda P. O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII. São Paulo: Universidade de São Paulo/FFCL, 1951.

Referências eletrônicas

ATLAS FGV - <https://atlas.fgv.br/marcos/descoberta-do-ouro/mapas/graficos-producao-de-ouro-e-populacao-mineira-no-seculo-18>

CÂMARA Municipal de Rio Preto - https://cmrp.websiteseguro.com/a_cidade_estrada_real.php

GUIA da Estrada Real - <https://guiadaestrada.com.br/historia-da-estrada-real/>

IBGE - <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/rj/paraty.html>

IPHAN - <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/30>

PREFEITURA Municipal de Ouro Preto - <http://www.ouopreto.mg.gov.br/historia>. Acesso em jul. 2015.

UNESCO – Patrimônio Mundial no Brasil -
<https://pt.unesco.org/fieldoffice/brasil/expertise/world-heritage-brazil>

HISTÓRIA, USOS E POTENCIALIDADES TURÍSTICAS DOS CAMINHOS DERIVADOS DA ESTRADA REAL NA BAIXADA FLUMINENSE

Elis Regina Barbosa Angelo

Isabela de Fátima Fogaça

Introdução

As estradas, caminhos e portos foram, sem dúvida, cenários transformadores para o Brasil. Ao longo do tempo, foram as formas de ir e vir, trazer e levar riquezas, e mudar as histórias cotidianas a partir das reservas minerais, do café e, posteriormente, de outras provisões assentadas na comercialização e na mercantilização favorecida pela Revolução Industrial.

O Caminho Velho ou do Ouro, primeira estrada “oficialmente”¹ aberta pela Coroa, e que depois compôs com os demais caminhos a (s) Estrada (s) Real (is) deixou em inúmeras cidades – com trajetos que passavam por alguns estados brasileiros – suas marcas nas edificações, nas histórias e nos caminhos que distribuíram entre Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo uma ampla dimensão de patrimônios culturais; na contemporaneidade, apropriados pelo turismo. Ligava a atual cidade de Ouro Preto (antiga Vila Rica) ao porto de Paraty, em viagem que consistia em um processo moroso de ir de um ponto a outro, levando cerca de 60 a 90 dias a cavalo e muares. Foi uma rota utilizada desde 1694 até a criação do Caminho Novo², no início do século XVIII, aprovado pela Coroa Portuguesa para facilitar o escoamento de produtos, passando para cidades com percursos mais rápidos como Mariana, Juiz de Fora, Petrópolis, pela Serra do Tinguá e pelo fundo da baía de Guanabara, em Magé, esse último trecho localizado na da região Baixada Fluminense, diminuindo a viagem para aproximadamente 25 dias e que derivou outras variantes.

¹ Os que utilizavam outros caminhos, cometiam crime de “descaminho”, lesa-majestade. Contudo, era impossível fiscalizar tamanho território, com inúmeros outras ramificações de circulação.

² Trajeto mais jovem do complexo que forma a Estrada Real, oficializado no início do século XVIII, mas que já era frequentado por meio de trilhas rudimentares desde o final do século XVII.

A Estrada Real, além de ser historicamente definida como símbolo do tempo áureo do ouro e dos diamantes, passou a oferecer um legado patrimonial, com praticamente 190 cidades no seu percurso. As pinturas, os relatos e diálogos perpassam séculos de reconhecimento sobre nossos vestígios do passado no Brasil. Do Império à contemporaneidade, prenunciam-se marcas que figuram tanto o imaginário temporal quanto a formação do nosso patrimônio cultural. O Caminho do Ouro e os demais caminhos dele derivados foram desses legados, deixando marcas por uma longa distribuição de terras, passando por cidades e fortalecendo, com isso, as relações entre elas, além de serem, historicamente, marcas edificadas como heranças dos tempos áureos de café, ouro e demais provisões do Brasil Colônia, Império e República³.

Em Minas Gerais, a cidade de Ouro Preto, a exemplo do auge do Ciclo do Ouro, é considerada um dos mais expressivos patrimônios nacionais, pois, traz no seu âmago características fundamentais de "Monumento Nacional", e, na década de 1980, foi declarada pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco) como Patrimônio Cultural da Humanidade, sendo uma cidade muito visitada por turistas brasileiros e estrangeiros ávidos por conhecer mais sobre a história do nosso país. O mesmo ocorre com Paraty, no Rio de Janeiro, que, em 2019, juntamente com a Ilha Grande, foram reconhecidos como o primeiro sítio misto do patrimônio mundial, no Brasil e na América Latina, pela Unesco, em função de sua riqueza em patrimônio histórico e natural.

Segundo Peixoto (1951), o caminho do ouro deve ser observado na sua complexidade, levando em consideração a circulação, o valor das mercadorias, além do conjunto de infraestrutura e normatização em seu bojo, que, indiferente de sua rudimentariedade trouxe uma nova realidade alicerçada em controle e fluidez.

Dessas marcas e vestígios, encontram-se derivados apropriados pelo turismo, formando rotas, especialmente, relacionadas ao segmento de turismo cultural que passam por várias cidades, traçando histórias e memórias do passado colonial e imperial, que, de certa forma, recriam e ressignificam os lugares como imaginários do passado e da construção do nosso patrimônio nacional.

No Rio de Janeiro, no território onde hoje se localizam os municípios da Baixada Fluminense⁴, como Nova Iguaçu, Duque de Caxias e Magé, as marcas históricas edificadas ao longo destes caminhos foram sendo abandonadas com o tempo. Algumas dessas

³ A periodização sobre a História do Brasil define quatro períodos gerais: Pré-Descobrimento (até 1500), Colônias (1500 a 1822), Império (1822 a 1889) e República (de 1889 aos dias atuais).

⁴ A região conhecida, na contemporaneidade, por Baixada Verde é composta por 13 municípios, Belford Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaguaí, Japeri, Magé, Mesquita, Nilópolis, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados, São João de Meriti, Seropédica, quase todos derivados do território do município de Nova Iguaçu, assim damos destaque a este município nas nossas discussões e em uma segunda instância a Magé devido a sua importância no Caminho Novo.

marcas podem ser percebidas em estradas que cruzam estes antigos caminhos, como a Igreja Nossa Senhora do Pilar, as ruínas da antiga Vila do Iguassú e os vestígios do Porto Iguassú, que recentemente vêm sendo objeto de políticas públicas de recuperação e intervenção por parte da Prefeitura de Nova Iguaçu, por meio da Secretaria de Cultura da cidade; a Vila de Estrela em Magé; remanescentes do “Caminho Novo” e da “Estrada Real do Comércio” nestes municípios; etc; e, outros poucos vestígios que se encontram, em parte, em áreas protegidas, como a Reserva Biológica do Tinguá, com acesso restrito pela população.

A partir dessa perspectiva, esse capítulo busca discutir, assim como se deu em Minhas Gérias, na região de Ouro Preto, as potencialidades do uso desse patrimônio em roteiros culturais, privilegiando as marcas deixadas no entorno destes caminhos na Baixada Fluminense, exaltando suas memórias e referenciando um legado que foi abandonado à própria sorte, preterido pelas políticas públicas por longo período de tempo, mas que traz vestígios de uma história tão rica e tão desmerecida nos meandros dos roteiros turísticos de um dos estados mais turísticos do país, o Rio de Janeiro.

Como metodologia para sua confecção, aplicou-se a análise qualitativa dos bens, que, de forma empírica, foram levantados em pesquisas de campo e pela pesquisa bibliográfica e documental realizadas nos âmbitos do Observatório de Lazer e Turismo da região turística Baixada Verde e no Programa de Pós-graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade – PPGPaCS da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ. Por meio da perspectiva dedutiva, traz-se elementos capazes de obturar lacunas importantes da memória da região, e, de certo modo, ampliam a proposição de apropriação pelo turismo como meio de salvaguarda e transformação local.

Assim, buscamos refletir no intuito de contribuir para a formação de roteiros culturais abrangendo a Baixada Fluminense como rota para turistas, bem como para o reconhecimento de bens patrimoniais vinculado à história dos “Caminhos do Ouro” na região, considerando os possíveis usos turísticos dos patrimônios a fim de contribuir para a valorização da memória e da identidade cultural desta região.

Derivações do Caminho Novo da Estrada Real: caminhos que cruzaram a Baixada Fluminense

Até o século XVIII, de acordo com Peres (2000, p.9), havia três caminhos reconhecidos entre o Rio de Janeiro, passando pela Baixada Fluminense, chegando nas Gerais.

Descritos em ordem cronológica de abertura tínhamos: ‘Caminho Novo do Pilar’ ou do ‘Guaguassú’ ou ainda de Garcia Rodrigues Pais, aberto em 1699 e 1704. ‘Caminho Novo do Inhomirim’ ou ‘Caminho Bernardo Soares Proença’ ou ‘Caminho Proença’, aberto em 1724. ‘Caminho de Mestre de Campo Estevão Pinto’ ou ‘Caminho Novo do Tinguá’, aberto em 1728 (PERES, 2000, p. 9).

A Revolução Industrial, sem dúvida, foi o maior motivo das transformações que incitaram a criação de cidades e de portos que se destacariam como expoentes do capitalismo. Com a possibilidade das parcerias com a Inglaterra, a ampliação de manufaturas desempenhou significativo aumento na circulação de produtos, instrumentos e objetos que mudariam nossa história e deixariam marcas na memória histórica dos contingentes criados em torno das cidades e nas formas de deslocamento no país, a partir, também, da ampliação das rotas.

No Brasil, Dom João VI abre os portos, em 1808, e os modifica, dotando-os de equipamentos e outros instrumentos que pudessem favorecer seu crescimento, ampliação e ascensão junto aos países “amigos”⁵, e, com essa ampliação nasce a Junta Real do Comércio.

Portanto, após longo período de comercialização apenas com Portugal, dá-se fim a uma era de exclusividade que lhe causava a impossibilidade de ascensão pelos mares. Com essa ação, abrimos também o mercado para a entrada de produtos da Inglaterra, que paulatinamente foi palco de novas formas de dependência e circulação econômica.

Assim, com o êxito nas exportações, depois de 1808, as formas de escoamento da produção foram delineando a criação de cidades e de centros comerciais que agora são referências memoriais das temporalidades políticas e ideológicas desde o início de sua colonização, exploradas pelo imaginário turístico, na contemporaneidade.

Outros efeitos dão conta das transformações que se originaram da abertura do comércio para a efetiva independência do Brasil, com novas ideias e debates no que se refere à diversificação econômica, das relações de mercado, produção e consumo, pois, iniciava-se, também, a instalação das primeiras manufaturas a partir de 1808. De acordo com Ney Alberto (2017, s/d), “em 1811, numa reunião, nesta junta foi cogitada a abertura de uma estrada, a ‘Rel do Comércio’ . Até, então, só existia um caminho vencendo a ‘Cerra Tingoá’ ou seja, o ‘O Caminho do Azevedo’ , até Paty do Alferes. Os caminhos do ouro não passavam por lá”

Em meados do século XVIII a região foi marcada pelo processo de decadência da lavoura açucareira, que não apresentava a produtividade necessária para enfrentar a forte concorrência internacional. A região, que havia se retraído ao longo da primeira metade do século XVIII, busca se reconstruir economicamente na segunda metade do século, mas apenas com a chegada e instalação da Corte portuguesa na cidade do Rio de Janeiro, em 1808, ganharia de fato novo impulso. (...) Foi, todavia, um desenvolvimento limitado, impulsionado pelo fato de a região ser uma rota de passagem, tendo os rios papel central, em função do transporte fluvial de mercadorias (BRITTO; QUINTSLR, PEREIRA, 2019, p.55).

⁵ A Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, conhecida como “carta de abertura dos portos às nações amigas” , promulgada pelo príncipe D. João VI após desembarcar na América portuguesa, autorizava a entrada de todas as mercadorias transportadas por navios estrangeiros que, na ocasião, conservassem a paz com o reino de Portugal, além de fixar a taxa de 24% *ad valorem* sobre os produtos importados pelos portos brasileiros (CARTA RÉGIA, 1890, p. 1).

Com a abertura da Estrada Real do Comércio, que intuía abastecer a povoação de Iguassú, iniciam-se movimentos de deslocamento de produtos comerciais (de passagem) iguassuense, provocando, em 1833, o surgimento do 'Município de Iguassú', e, a partir daí uma transformação na paisagem urbana. Ficou conhecido como “Largo dos Ferreiros” em Iguassú até os anos de 1858, com visitas de nomes como o viajante *Saint-Hilarie*, que comungava da ideia de lugar mais pitoresco a “Cerra Tingoá”, sem calçamento e malconservada pelo intenso fluxo tropeiro. Somente em meados do século XIX recebeu pedras conhecidas como pé de moleque, que dava um ar bastante rústico.

O trajeto específico, caminho do Tinguá, cortava a Serra do Tinguá transpondo a Serra do Mar e se encontrava tanto com o Caminho de Garcia Pais, que passava pelo território onde hoje localiza-se o município de Duque de Caxias, quanto Bernardo Proença, que se iniciava no Porto Estrela, atualmente, Magé. Dada à dificuldade de acesso, as tropas de muares eram as únicas capazes de enfrentar os caminhos sinuosos, íngremes e lentos. Segundo Peres (2000, p. 21), ali foram criados “pousos para seu descanso e alimentação da alimária; no rastro de sua passagem alinharam as primeiras casinhas acompanhando o caminho regular (...)”.

A Baixada Fluminense teve expectativas bem-sucedidas com as vias de circulação oriundas do Ciclo do Ouro, especialmente devido ao significativo fluxo de pessoas e a criação de portos que elevaram alguns agrupamentos a Vilas, pois, neles, reconhecidos como vilas-entrepasto, havia muita circulação de pessoas e mercadorias. Essas, por sinal, davam movimento à localidade como passagem, pois, “(...) eram elementos de trânsito, que ali estavam de passagem ou para tratar de negócios, como viajantes, mercadores, comissários de café, sendo a população estável, pequena e constituída, predominantemente por negociantes, botequineiros e ferradores” (SOARES, 1962, p.165).

(...) Caminho de Terra Firme ou ainda Caminho Novo do Tinguá, foi aberta por volta de 1750. Iniciava-se no Rio de Janeiro, prosseguindo em direção ao Engenho de Pedro Dias – onde o Guarda-Mor Pedro Dias Paes construiu a capela dedicada a N. S. de Belém e Menino Deus, atual Japeri – e subia a serra do Tinguá, fazendo ligação com o Caminho de Garcia Rodrigues, na Fazenda Pau Grande. À margem desse caminho viria a ser construída uma capela que daria origem à freguesia de Sacra Família do Caminho Novo do Tinguá. Desses caminhos aparecem derivações no século XIX, como aquele que, saindo de Belém (hoje Japeri), na direção de Terra Firme ou Rodeio, rumava para a capela de Thomazes, entre os rios Pirai e Paraíba do Sul, em seguida, para Barra Mansa e Campo Alegre da Paraíba Nova, atual Resende. Essa estrada aparece citada com a denominação de Estrada Real das Boiadas (NOVAES, 2008, p. 61).

As derivações ou variantes seguiam um fluxo interessante de atividades que descortinavam espécies de veias num sistema circulatório, pois, o intuito era diminuir custos e tempo nas travessias. Entre os quais estavam o Caminho Novo⁶, que, segundo Novaes (2008, p. 61):

[...] assim denominado para diferenciar-se da antiga rota, iniciava-se na cidade do Rio de Janeiro, onde por terra caminhava-se até o Porto de Irajá e deste por via fluvial, chegando a Iguaçu e depois ao Porto do Pilar. Deste Porto, a estrada seguia pela Baixada Fluminense até subir a Serra do Tinguá, infiltrando-se por estas serranias até chegar às roças do capitão Marcos da Costa Fonseca Castelo Branco (atual Marcos da Costa). Através da garganta do Rio Santana passava-se por Palmares e em seguida chegava-se nas Roças do Alferes (atual Paty do Alferes). A partir desta localidade, a estrada atravessava a fazenda Pau Grande (hoje Avelar), Cavaru e a cidade de Paraíba do Sul, onde Garcia Rodrigues havia se fixado com fazenda e registro. Depois de atravessar o Rio Paraíba do Sul, seguia em direção a Paraibuna (Monte Serrat), atingindo a Rocinha da Negra (atual Simão Pereira), Matias Barbosa, Fazenda Juiz de Fora (hoje cidade de Juiz de Fora), Chapéu d' Uvas (hoje Antônio Moreira), na Mantiqueira, Borda do Campo (atual Barbacena), Registro Velho e Encruzilhada do Campo. Nesse ponto a estrada se bifurcava em dois caminhos: o que levava a Vila Rica, atual Ouro Preto, e o que ia para São João d' El Rey.

O ciclo do ouro trouxe significativas mudanças e ampliação dos caminhos da Baixada Fluminense. Com o abandono do Caminho dos Guaianazes que partia de Paraty, abriu-se um novo caminho com ligação direta entre o Rio de Janeiro e as Minas, era o Caminho Novo de Garcia Paes em 1704, que passava por Xerém, Pilar e descia o Rio Iguassú até o Rio de Janeiro (TORRES, 2022)

O Porto Pilar do Iguaçu, além do escoamento de ouro e diamante das Minas Gerais também passou a escoar cerâmica, feijão, aguardente e milho produzidos na região da Baixada Fluminense.

Com a abertura do Caminho Novo também foram sendo transformadas as vilas e distritos criados a partir da prosperidade econômica adjacente aos contextos político e econômico do período colonial.

A via aberta como uma rota alternativa consagrou o Rio de Janeiro como porto mais importante da Colônia, centralizador do escoamento do ouro para Portugal. Ainda que posteriormente preterido por sua Variante, inaugurou uma nova era de ocupação na região (INEPAC, 2004, p.42).

⁶ "Em 1698, a Coroa Portuguesa tomou a decisão de abrir um novo caminho que interligasse o Rio de Janeiro às Minas Gerais. Foram dois os motivos dessa mudança de rota do ouro: a longa extensão do Caminho Velho e a localização dos portos de Angra dos Reis e Paraty, alvos fáceis para piratas e corsários. Esse percurso ficou conhecido como Caminho Novo. Naquele mesmo ano, o desbravador Garcia Rodrigues Paes, filho do famoso bandeirante Fernão Dias Paes, o "caçador de esmeraldas", foi encarregado da empreitada. Os trabalhos de abertura do novo traçado tiveram início na Fazenda Garcia, localizada nas margens do Rio Paraíba do Sul, onde hoje se encontra a cidade de mesmo nome. Já em 1699, esta ligação entre o Rio de Janeiro e as Minas Gerais era praticável, embora somente tenha sido concluída por volta de 1704." (NOVAES, 2008, p. 61).

Já a partir de 1707, mesmo de forma ainda precária, o caminho que servia de ligação com o Rio de Janeiro, a Estrada Real do Comércio, onde se localiza o Porto de Nossa Senhora da Piedade de Iguaçu, também prosperou e foi objeto de sucessivos melhoramentos nas décadas seguintes. “No século XIX havia em torno desse porto um ‘vistoso arraial’ com casas cobertas de telha, duas fábricas de açúcar e algumas olarias. Ali, além da cana-de-açúcar, produzia-se mandioca, milho, feijão, arroz e café” (PIZARRO, 1820, p. 101 apud BRITTO, QUINTSLR, PEREIRA, 2019, p.8).

Segundo o Instituto Estadual do Patrimônio (INEPAC),

O porto de Iguaçu era o mais importante dos portos da Vila, servido por um canal de 1km de extensão até o rio Iguaçu. O porto propriamente dito é um grande retângulo, feito em pedras, de vinte e dois metros de comprimento por onze de largura, com paredes auto-portantes de oitenta centímetros de largura. Está circundado por áreas alagadas de três lados e de terra firme em outro. Esta que é a entrada do porto é acessada por bela escadaria em cantaria através de um trecho calçado em pedras que se liga à Estrada do Comércio (INEPAC, 2004, p.45).

Angelo (2017, p.43) destaca que “O porto foi importante para o escoamento da produção agrícola da região e do ouro de Minas Gerais e Goiás” . Assim, no século XIX, a região teve êxito no desenvolvimento da economia baseada no café. A Baixada Fluminense passa a ser a rota de escoamento da produção vinda do Vale do Paraíba e o café advém cultivado em larga escala, tanto nas fazendas do vale do Paraíba quanto na zona iguaçuana, trazendo expressiva produção em Iguaçu, com oferta de grandes armazéns e estabelecimentos comerciais (LAMEGO, 1964).

Tornou-se a vila um verdadeiro entreposto comercial, pois os negociantes aí estabelecidos, adquirindo o café que vinha de cima, supriam as fazendas do interior com as mercadorias necessárias ao seu consumo e custeio, muito embora tivessem a concorrência do comércio que se fazia através dos portos do Pilar, de Inhomirim e da Estrêla (LAMEGO, 1964, p. 200).

Assim, de acordo com Britto, Quintslr e Pereira (2019, p.56)

Essa região, que havia começado a afirmar-se ainda no século XVIII com o Caminho Novo para as Minas, se beneficiou da comercialização do café, que proporcionou o surgimento da primeira estrada brasileira aberta para o transporte desse grão – a Estrada Real do Comércio. A estrada, que passava pela Villa de Iguaçu, concluída em 1822, tornou-se a principal via de escoamento de grãos e dos demais produtos do Vale do Paraíba para o porto do Rio de Janeiro.

Novaes (2008) afirma que a “Estrada do Comércio” foi construída pela Real Junta de Comércio, Agricultura, Fábrica e Navegação do Estado do Brasil e Domínios Ultramarinos, por isso o nome Estrada Real do Comércio.

A estrada partia do Porto de Iguaçu, no rio de mesmo nome, próximo ao Caminho Novo, mas, em lugar de subir rumo a Paty do Alferes, tomava a direção mais para o sul, galgando a serra do Mar, em trecho que foi chamado serra da Estrada Nova — entre as serras do Tinguá e de Sant' Ana — e passando Vera Cruz, Massambará, até atingir as margens do Rio Paraíba do Sul. Daí dividia-se: um braço rumava rio abaixo, entrava pela Fazenda de Ubá, até encontrar o Caminho Novo e o da Estrela; o outro cruzava o rio, cuja travessia era feita por meio de balsa. Nesse ponto foi instalado um registro de mercadoria, que deu origem à localidade de Comércio. Desse local, a estrada seguia para o Porto dos Índios (nas margens do Rio Preto), mas antes, nas proximidades de Taboas, cruzava a estrada aberta por Rodrigues da Cruz, em 1801, que segue para a Aldeia de N. Senhora da Glória de Valença, atual cidade de Valença, até atingir a Vila de Nosso Senhor dos Passos do Presídio de Rio Preto, na divisa da província de Minas Gerais (NOVAES, 2008, p. 65).

As figuras a seguir trazem os remanescentes da Estrada Real do Comercio no município de Nova Iguaçu, no interior de uma área protegida, a Reserva Biológica do Tinguá e do Conjunto Urbano da antiga Vila de Iguassú/Iguassú Velho, onde estava a região portuária que também tem trechos renascentes do antigo caminho.

Infelizmente, como afirma o INEPAC (2004, p,45)

Hoje, pouco há o que descrever da Vila, e é preciso boa dose de abstração espacial para compreender a configuração urbana anterior. O caminho que ligava o porto de Iguaçu e a Igreja está delineado, mas pouco visível. O porto situa-se num sítio de particulares, delimitado, inclusive, por cercas de arame farpado. A ausência do rio que configurava o porto dificulta a localização e compreensão do seu esquema de funcionamento, mas atesta, por outro lado, as grandes obras que se faziam nos tempos coloniais para viabilizar o escoamento das riquezas do Brasil.

Sendo importante instrumento para conhecer a história do nosso país.

Figura 1: Estrada Real do Comércio

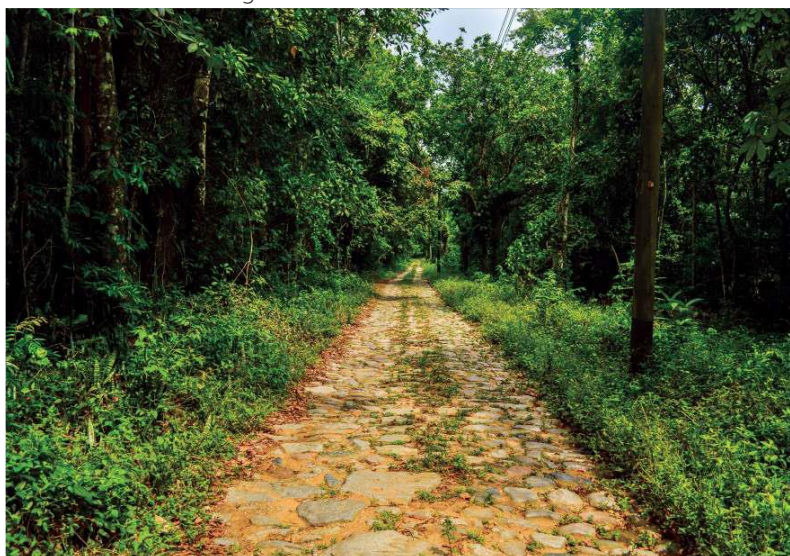


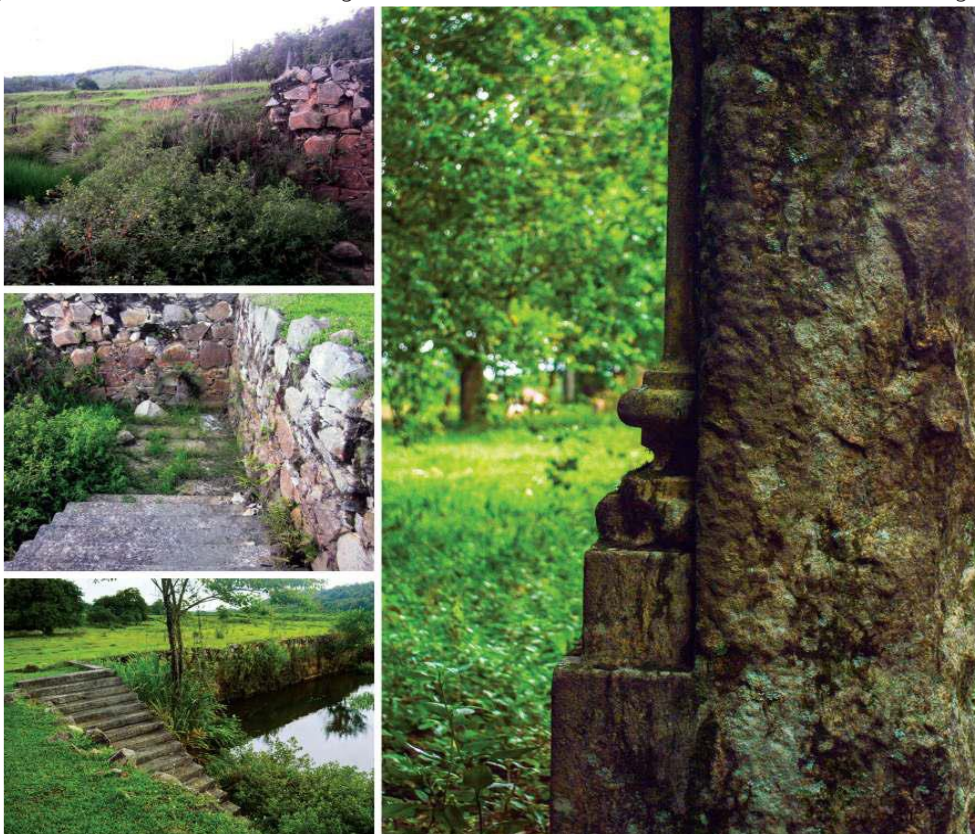
Foto de Bruno Melo. Fonte: ANGELO, 2017, p.46.

Figura 2: Igreja de Nossa Senhora da Piedade de Iguassu. Parte do conjunto urbano da antiga Vila de Iguassú/Iguassú Velho



Fotos de Bruno Melo. Fonte: ANGELO, 2017, p.44

Figura 3: Mosaico do Porto da Vila Iguassú, localizado na Estrada Real do Comércio, s/n, Nova Iguaçu



Fotos de Bruno Melo e Elis Regina Barbosa Angelo. Fonte: ANGELO, 2017, p. 43.

Dessas marcas que a história e o tempo legaram à Baixada Fluminense, muitas estão esquecidas. E, abandonadas diante das transformações econômicas e sociais que a região sofreu, acabaram favorecendo o que, atualmente, configura-as como

vestígios, ruínas e sítios, mas que, no entanto, merecem atenção das políticas de valorização e uso do patrimônio cultural, como, por exemplo, a partir do uso turístico e de propostas de roteiros culturais.

Assim, no próximo tópico tratamos das potencialidades do uso turístico do patrimônio cultural remanescente dos caminhos que passavam pela Baixada Fluminense.

Potencialidades do uso turístico do patrimônio cultural remanescente dos caminhos que passavam pela Baixada Fluminense: história, memórias e identidades

Como afirma Castriota (1998, p125),

[...] os lugares podem despertar memórias naqueles que, membros da comunidade, compartilham de um passado comum, enquanto, ao mesmo tempo, podem representar passados também para “forasteiros” que estejam interessados em conhecer sobre eles no presente.

O turismo planejado se constitui um fenômeno socioespacial capaz de potencializar a valorização do patrimônio e das características identitárias presentes em um território e em sua comunidade. Enquanto política pública, vem sendo uma das mais relevantes propostas de reconhecimento de aspectos culturais da Baixada Fluminense, uma região carente no que tange a investimentos em infraestrutura e serviços urbanos, segurança e políticas que favoreçam um desenvolvimento socioambiental, e cuja população está vulnerável à baixa autoestima e ao não reconhecimento de suas potencialidades culturais diante das mazelas que se sobressaem em seu universo cotidiano.

A partir da valorização turística de aspectos naturais e artificialmente criados pelo homem, o uso do patrimônio vem sendo uma das apostas governamentais para a superação desse quadro sociocultural e territorial regional. Muitos esforços da iniciativa pública, privada e da sociedade civil, também, ganham força na pauta sobre o futuro das cidades da Baixada Fluminense a partir do desenvolvimento do turismo dentro da perspectiva sustentável; a exemplo, do fortalecimento da participação da maioria dos municípios da região no Mapa do Turismo Brasileiro, do Ministério de Turismo, desde 2017, com a institucionalização da região turística Baixada Verde, que busca exaltar as qualidades do patrimônio natural presente na região articulado à cultura representada pela diversidade de sua população e pela sua importância histórica para a formação do estado do Rio de Janeiro e para o país; e pela criação de um Observatório de Lazer e Turismo da região turística Baixada Verde, no âmbito

da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ)⁷, que conta com um campus em Nova Iguaçu, uma das principais cidades da Baixada Fluminense.

Alguns aspectos, como cultura, são ímpares nessa empreitada, em que se pesem ações voltadas para o reconhecimento das marcas e expressões culturais temporalmente construídas na história da região e, muitas vezes, deixadas à margem, sem nenhum tipo de conservação e sem expressiva utilização ao longo dos anos. A partir daí, o turismo desponta como uma das possibilidades nestas cidades, de ampliação dos movimentos de preservação do passado e mesmo de apelo ao patrimônio cultural.

As rotas do ouro, do café e do diamante e outras derivações que percorrem quilômetros de estradas que cortam São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais desenharam o que hoje chamamos de roteiros de turismo do patrimônio, pois, são marcas da história do Brasil desde a Colônia, passando pelo Império e chegando nos tempos da República, relacionadas ao segmento de turismo cultural.

A Estrada Real é um dos mais relevantes marcos econômicos do período colonial brasileiro e, hoje, é considerada a maior rota turística do país, com mais de 1630 quilômetros de extensão (INSTITUTO ESTRADA REAL, 2022).

A rota turística Estrada Real, a partir do Instituto Estrada Real⁸, criou quatro roteiros que tiveram como base os caminhos tradicionais da Estrada Real (Velho, Novo, dos Diamantes e de Sabarabuçu), como se observa na Figura 4. Ao considerar os caminhos Velho, Novo, dos Diamantes e de Sabarabuçu, e todas suas derivações, percebemos uma riqueza ímpar do patrimônio material e imaterial, constituída de elementos que representam tanto o rural, pelos seus inúmeros vilarejos e distritos, quanto urbano, com cidades que eram vilas mineradoras e serviram de entrepostos e grupamentos de diversas localidades (COSTA, 2005).

Alguns desses caminhos, sem dúvida, representam potencialidades ainda não exploradas pelo turismo, especialmente, no estado do Rio de Janeiro, como é o caso da “Estrada Real do Comércio” ou “Estrada do Comércio”, como se observa no detalhe destacado do roteiro “Caminho Novo”, que cruza a Baixada Fluminense evidenciando somente o município de Magé (Figura 5) e não destacando essa variante.

⁷ Sugerimos a leitura de artigo FOGAÇA, I. F.; MENDONÇA, T DE M; COSTA, M. A. M. Observatório de Turismo e Lazer na região turística Baixada Verde: Experiência e resultados. Disponível em: <https://doi.org/10.18472/cvt.20n1.2020.1754>.

⁸ O Instituto Estrada Real foi criado em 1999 com o objetivo de organizar, fomentar e gerenciar o produto turístico Estrada Real. É uma parceria com a Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG).

A ROTA DO OURO

Figura 4: Roteiros Turísticos planilhados pelo Instituto Estrada Real



Fonte: Instituto Estrada Real.

Figura 5: Detalhe – Roteiro “Caminho Novo” no trecho que cruza o estado do Rio de Janeiro



Fonte: Instituto Estrada Real, 2022

O conhecimento, registro e mapeamento dessa história e a preservação do patrimônio são elementos essenciais para o sucesso desse segmento que têm como principal apelo turístico a cultura e o patrimônio legado a essas comunidades, destacando o papel do Observatório de Turismo e Lazer da região turística Baixada Verde e importância de pesquisas realizadas no âmbito da pós-graduação da UFRRJ, como as do Programa de Pós-graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade, desta Universidade.

No roteiro já comercializado, no produto turístico “Estrada Real”, não são incluídos bens culturais presentes na ramificação do Caminho Novo já catalogados em pesquisas realizadas pelos núcleos da UFRRJ citados, como imóveis construídos junto à Estrada do Comércio que compõem o conjunto urbano da Vila de Iguassú, tombamento, provisoriamente, pelo INEPAC em 08 de abril de 1983.

Os elementos da antiga vila que ainda restam são o Porto de Iguaçu, a torre sineira da Igreja de Nossa Senhora de Iguaçu e os dois cemitérios. Em tempos de funcionamento, a vila era constituída por alguns arruamentos e caminhos que possuíam edifícios religiosos, comerciais e residenciais, tendo como caminho principal a Rua do Comércio. No centro dela, havia os edifícios da câmara, a cadeia, o fórum, armazéns e casas comerciais. A Vila de Iguassú era uma das mais importantes do período colonial e imperial, com sua produção agrícola e seus portos. O local importava escravos e fornecia produtos agrícolas à metrópole portuguesa, além de abastecer a cidade do Rio de Janeiro com alimentos, madeira, lenha e tijolos. O declínio das atividades comerciais locais se deu a partir do século XIX, com a construção das estradas de ferro (ANGELO, 2017, p.45).

As imagens a seguir ilustram as ruínas da antiga vila de Iguazu, que, apesar de estarem em movimento de restauração, ainda carecem de iniciativas em colaboração dos poderes municipal e federal na composição de sua transformação à sociedade.

Figura 6: Ruínas da Vila de Iguassú – Fragmentos da Fazenda São Bernardino



Fotos de Bruno Melo e Elis Regina Barbosa Angelo. Fonte: ANGELO, 2017, p.45.

Recentemente, parte desse complexo vem passando por recuperação a partir de intervenções da Secretaria Municipal de Cultura de Nova Iguaçu, o que pode ser considerado um marco de mudança da realidade de abandono e de início de um projeto de promoção cultural e, mesmo, econômica daquela região. No projeto, já foram restaurados a torre sineira da antiga Igreja de Nossa Senhora da Piedade de Iguassú; os muros e pórtico de colunas de pedra do antigo cemitério de Nossa Senhora do Rosário que era associado à igreja (cemitério dos ricos) e a escadaria do cemitério - “[...] em tijolos assentados ao comprido, formando belo acesso, cuja monumentalidade é incrementada pelo grande abandono que reina no entorno” (INEPAC, 2004, p. 45) –, onde os não religiosos eram enterrados (pobres) e que continua ativo na contemporaneidade.

Desse processo, a recuperação vai sendo uma nova forma de apropriação dos espaços e da transformação em espaços para o lazer e o turismo que vem sendo potencializado em várias referências, inclusive sobre o passado e seus edifícios tombados ou repensados na contemporaneidade.

A Prefeitura de Nova Iguaçu, por meio da Secretaria Municipal de Cultura (SEMCULT), está implantando o plano de obras para restaurar e reconstruir o sítio histórico de Iguassú Velha e todo o complexo da Fazenda São Bernardino, um dos marcos da antiga Vila de Iguassu, em Vila de Cava. Após uma vistoria técnica realizada no local na última sexta-feira (26), foi apresentado para autoridades e convidados os projetos de revitalização de toda a área da antiga Vila de Iguassu. Nesta segunda-feira (29), mais um grande passo foi dado rumo à preservação do passado do município de Nova Iguaçu. O prefeito Rogerio Lisboa anunciou a liberação de R\$ 1,5 milhão para as obras de revitalização da Fazenda São Bernardino e do sítio histórico de Iguassú Velha, tendo como previsão de conclusão até dezembro deste ano. Vale lembrar que no início deste ano, o prefeito publicou um decreto declarando 2020 como o ano do Patrimônio Cultural Iguaçuano (PREFEITURA DE NOVA IGUAÇU, 2020).

Angelo (2017, p. 44) destaca o papel dessa igreja Nossa Senhora da Piedade de Iguassú para as origens do município de Nova Iguaçu e, conseqüentemente, de toda a região da Baixada Fluminense, derivada de desmembramentos desse município, e sua relação com caminhos que compõem a Estrada Real.

[...] se originou na capela que o alferes José Dias de Araújo autorizou que construíssem em suas terras em 1699. Com a abertura do Caminho Novo, que dava acesso às minas de ouro, Iguassú prosperou e, por estar situada na rota, em 1719, ... foi elevada à categoria de freguesia com capela curada, ou seja, uma capela com um padre residente. Em 1746, transformou-se em paróquia. O lugar era reservado para ladainhas, novenas e festas da padroeira.

Também com potencial para um roteiro do patrimônio, de turismo cultural, a igreja de Nossa Senhora do Pilar, em Duque de Caxias, na antiga Freguesia do Pilar, um bem cultural que apesar de estar em más condições de conservação, encontra-se “em pé” , sendo o único remanescente do antigo “Caminho Novo” que não chegou ao ponto de ruínas, tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) com registro no Livro das Belas Artes, em 1938.

De acordo o Inventário de bens culturais imóveis: Desenvolvimento territorial dos caminhos singulares do estado do Rio de Janeiro, produzido em 2004, “ em 1612 já existia no local da atual uma capela, construída nas terras doadas por Domingos Nunes Sardinha chamada Capela N.S. das Neves. Tendo esta desabado, outra foi erguida às margens do rio Pilar, chamada Igreja N.S. do Pilar” (INEPAC, 2004, p.57). Ainda no documento, segundo Marlúcia Souza, por ele citada (INEPAC, 2004, p.57)

a Freguesia do Pilar foi das mais antigas e das mais importantes de todo o período colonial. Era uma das mais bem sucedidas freguesias da Vila de Iguaçu, graças a um engenho de açúcar, à produção de aguardente, milho, feijão e café. Com a abertura do Caminho Novo de Rodrigues Paes entre 1699-1704, a freguesia de Pilar pode prosperar e ganhar maior importância no cenário das trocas coloniais. O Porto de Pilar exerce importante função nos primeiros anos do escoamento do ouro vindo das Minas Gerais. Em 1789 o povoado de Pilar contava com 3.895 habitantes e uma Casa de Registro, chamada Guarda do Pilar. Após a abertura da Variante do Caminho Novo, ou Caminho do Proença tendo início no Porto Estrela, o Porto de Pilar deixa de ter preponderância no escoamento do ouro, mas continua fundamental na rota dos demais produtos coloniais.

Figura 7: Igreja de Nossa Senhora do Pilar, em Duque de Caxias



Fonte: Foto de Isabela Fogaça (2019).

Em 1938, a igreja foi restaurada por ocasião de seu tombamento; depois, em 1944, recebeu novo restauro, ficando abandonada por muitos anos; e a última intervenção foi realizada em 1986, por meio de financiamento da Fundação Roberto Marinho (INEPAC, 2004). Atualmente, seu estado de conservação é precário, estando em funcionamento somente em ocasiões festivas.

Por fim, destacamos como potencialidade para compor um roteiro do patrimônio cultural na Baixada Fluminense complementar aos já comercializados pelo Instituto Estrada Real em Minas Gerais, a Vila Estrela, no município de Magé, na variante do Caminho Novo, que, de acordo com Novaes (2008, p.64) “o porto da Estrela, retratado por Rugendas, era um dos mais importantes da região” (NOVAES, 2008, p.64) e “dos portos da Baixada, que serviam ao antigo Caminho Novo e variante, também surgem novas estradas: Comércio, Polícia, Werneck e Presidente Pedreira” , portanto um porto fluvial no encontro dos rios Imbariê e Inhomirim de grande importância na história do país, mas que, nem por isso, recebeu tratamento diverso do porto de Iguassú, pois o que sobra da Vila Estrela, onde o porto se localizava, são somente ruínas em meio à vegetação, como se observa na imagem a seguir.

Figura 8: Ruínas da antiga Vila Estrêla, hoje Magé



Fonte: Foto de Isabela Fogaça (2018).

Segundo o INEPAC (2004, p.68)

Em 1852, é aberta a Estrada Normal de Estrela para conectar o porto Estrela a Petrópolis, e uma nova era se inicia em Estrela. Os novos meios de transporte dinamizaram a Vila, mas de efeito passageiro. Da extinta Vila de Estrela restou como vestígio material pouco daquilo que se tem notícia do que foi através das paisagens e relatos elaborados por inúmeros viajantes que ali passaram no seu período de maior atividade. A Capela de N.S. de Estrela e as muralhas de contenção de seu morro, destacam-se. Ao nível do rio, onde seria a comprida rua de correr de casas, duas construções permanecem: a murada do porto Estrela e uma edificação conhecida como Armazém ou Casa das Três Portas.

Portanto, um patrimônio que necessita de intervenção técnica para que tenha seus vestígios conservados e valorizados. Para agravar a situação de abandono e de dificuldades de uso desse legado histórico, a região sofre com problemas de ausência de segurança pública e controle de grupos criminosos, o que dificulta o acesso de visitantes e de passantes, significando ameaça a uma visita sem a devida preparação da área e que a constitua de fato em área turística aberta à visita.

Considerando o segmento do Turismo Cultural como a “[...] visitação por pessoas de fora da comunidade receptora motivada no todo ou em parte por interesse em aspectos históricos, artísticos, científicos ou de estilo de vida e de herança oferecidos por uma comunidade, região, grupo ou instituição” (SILBERBERG, 1995, p. 361), pode-se dizer que o segmento tem uma significativa potencialidade de desenvolvimento no Brasil, e, especificamente, na região Baixada Fluminense, aqui tratada, seja pela riqueza de acervos históricos, mesmo que em estado precário de conservação ou em ruínas, seja pela referência da paisagem imbuída do verde, que inspira a denominação “Baixada Verde”, transformando-os em atrativos naturais e culturais recorrentes em seu território.

É importante destacar que o turismo cultural se desdobra em inúmeras tipologias de turismo relacionado aos aspectos culturais, como o Turismo Pedagógico, outro segmento com grande potência em favorecer a interpretação do patrimônio, da história e para estimular a memória de visitantes e de visitados; bem como o segmento de Turismo de Base Comunitária que tem como viés o empoderamento das comunidades receptoras.

O esforço em organizar tais patrimônios em roteiros do patrimônio, voltados ao turismo cultural se justifica pela perspectiva de que

A relação do Turismo com a Cultura suscita orientação ao negócio turístico e, portanto, à criação de conteúdos, sua apresentação e interpretação, numa perspectiva de consumo de experiências. A elaboração e difusão de conteúdos fazem parte da actividade de turismo cultural exercida num determinado território. Por isso, na apresentação e interpretação do património a fruir num determinado território, deverá haver uma preocupação estratégica de boa gestão da comunicação. A actividade turístico-cultural requer referências teóricas para se desenvolver cientificamente e empresarialmente (FIGUEIRA, 2013, p.14).

Ademais,

O processo de Roteirização é, portanto, um instrumento ao serviço da valorização dos territórios, tendo especial importância na adequada apropriação turística do património tradicional e, com igual importância, na inclusão do património que se vai criando contemporaneamente. A sua missão enquanto instrumento de desenvolvimento de base territorial é decisiva na relação Turismo-Cultura, porque é a sua referência informativa de base .

...

Na Roteirização, as trocas entre turistas e residentes são realizadas com e na cultura. Os meios utilizados para essas trocas são os recursos de que ambas as partes dispõem nesse processo de aproximação entre visitantes e visitados. A cultura do visitante e a cultura do visitado expõem a forma como esses recursos foram incorporados nesses encontros, íamos a dizer, nessas vivências. O recurso turístico tem um atributo: consegue, isolado ou em conjunto com outros recursos,

suscitar a motivação das pessoas que se deslocam até ele não apenas para o fruir enquanto Atractivo ocupando os seus tempos livres, mas como algo mais profundo, que também faz sentido às suas vidas. A energia que lhe é transmitida no processo de activação turística é, portanto, função fundamental no todo do planeamento realizado em sede de destino turístico. (FIGUEIRA, 2013, p.20-36).

É evidente que tal segmento apresenta grande potencialidade de estimular não só nos visitantes, mas na própria população da Baixada Fluminense, a elevação de sua autoestima a partir do sentimento de pertencimento, da identificação com eventos e patrimônios representativos e importantes na memória e história do estado do Rio de Janeiro e do Brasil, como os relativos aos do “Caminho Novo” , que engloba municípios como os de Duque de Caxias e Magé, e de derivações como a “Estrada Real do Comércio” , que cruza Nova Iguaçu, na região do Tinguá, mas para isso necessita de investimentos em planejamento, gestão e promoção.

Algumas considerações

Pensar nas relações das identidades e memórias como referência na reflexão de potenciais roteiros de turismo cultural requer compreender a importância desses elementos na vida e nas relações entre passado e futuro, nos quais se entrecruzam valores, bens materiais e imateriais, além de toda história que uma região, esquecida, abandonada e relegada ao tempo, como a Baixada Fluminense, pode oferecer.

Apropriar-se disso, também é ressignificar o passado em benefício da salvaguarda dessa materialidade, uma vez que, de acordo com Le Goff (2003, p.467) “para muitos povos a memória é um artifício fundamental para a sobrevivência e perpetuação de suas tradições; além de ser um instrumento e objeto de poder importante na luta das forças sociais.” A representação cultural no Brasil está totalmente atrelada a sua história colonial e às estradas, que, durante significativa memória do deslocamento de produtos foi além de logística, meio de transformação de inúmeras cidades, que, agora contam em grande medida com seu patrimônio cultural e muitas vivem do turismo, que, pra além de apropriar-se dos espaços, também mantém viva e memória do passado.

Referências

ALBERTO, Ney. Estrada Real do Comércio: a primeira Estrada para transporte do café do Brasil - em Tinguá - Nova Iguaçu/RJ. 16/11/2017. Disponível em: <<http://jornalfolhadoiguassu.blogspot.com/2017/11/estrada-real-do-comercio-primeira.html>>. Acesso em 27/03/2022.

ANGELO, Elis Regina Barbosa. (Org.) Educação e patrimônio: uma leitura histórica da cidade de Nova Iguaçu. Rio de Janeiro: Fundação Cecierj, 2017.

BRITTO, Ana Lucia. QUINTSLR, Suyá. PEREIRA, Margareth da Silva. Baixada Fluminense: dinâmicas fluviais e sociais na constituição de um território. Revista Brasileira de História. São Paulo. vol. 39, no 81, 2019. pp. 47-70.

CARTA RÉGIA de 28 de janeiro de 1808. Colleção das leis do Brazil de 1808. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p. 1-2.

CASTRIOTA, Leonardo B. (org.) Arquitetura da modernidade. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1998.

COSTA, A. G. Os caminhos do ouro e a Estrada Real. Editora UFMG, 2005.

FIGUEIRA, L. M. Manual para Elaboração de Roteiros de Turismo Cultural. Tomar: Centro de Estudos Politécnicos Golegã, Instituto Politécnico de Tomar, 2013. Disponível em: http://www.cda.ipt.pt/download/ebooks/Manual_Roteiros_CESPOGA2013-compactado.pdf. Acesso em: junho de 2022.

FOGAÇA, I. F.; MENDONÇA, T DE M; COSTA, M. A. M. Observatório de Turismo e Lazer na região turística Baixada Verde: Experiência e resultados. Disponível em: <https://doi.org/10.18472/cvt.20n1.2020.1754>. Acesso em: maio de 2022.

INEPAC. Instituto Estadual do Patrimônio Cultural. Inventário de bens culturais imóveis: Desenvolvimento territorial dos caminhos singulares do estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2004.

INSTITUTO ESTRADA REAL. Disponível em: <https://institutoestradareal.com.br/>. Acesso em: maio de 2022.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. O Homem e a Guanabara. Rio de Janeiro: IBGE, 1964.

LE GOFF, Jacques. História e Memória. 5ª edição. Campinas, São Paulo: Editora Unicamp, 2003.

NOVAES, Adriano. Os caminhos antigos no território fluminense. Junho de 2008. Disponível em: <<http://www.institutocidadeviva.org.br/inventarios/sistema/wp-content/uploads/2008/06/oscaminhosantigos.pdf>>. Acesso em 12/02/2022.

NOVAES, Fernando. Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808). São Paulo: HUCITEC, 1985.

PEIXOTO, Lea Quintiere Cortines. Principais antigos caminhos fluminenses para as Minas Gerais. Rio de Janeiro: Imprensa Estadual do Rio de Janeiro, 1951.

PERES, Guilherme. Tropeiros e viajantes na Baixada Fluminense. Rio de Janeiro: Gráfica Shaovan Ltda, 2000.

PREFEITURA DE NOVA IGUAÇU. Prefeitura de Nova Iguaçu instaura projeto de revitalização da Fazenda São Bernardino e do sítio histórico de Iguassú Velha. 01 de julho de 2020. Disponível em: <<https://www.novaiguacu.rj.gov.br/2020/07/01/prefeitura-de-nova-iguacu-instaura-projeto-de-revitalizacao-da-fazenda-sao-bernardino-e-do-sitio-historico-de-iguassu-velha/>>. Acesso em 12/02/2022.

SILBERBERG, Ted. Cultural tourism and business opportunities for museums and heritage sites. *Tourism Management*, v. 16, nº 5, p. 361-365, aug. 1995.

SOARES, Maria Therezinha de Segadas. Nova Iguaçu: absorção de uma célula urbana pelo grande Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Geografia*. Ano24, n.2, p.157-241, abr.-jun.1952.

TORRES, Gênesis. História da Baixada Fluminense. 7/04/2022. Disponível em: <<https://baixadafacil.com.br/historia-da-baixada>>. Acesso em 06/04/2022.

ENTRE O OURO E AS DEMAIS CAMADAS HISTÓRICAS NA FORMAÇÃO DO PORTO MARAVILHA NO RIO DE JANEIRO

Isabela de Fátima Fogaça

Elis Regina Barbosa Angelo

Introdução

Desde 2009, com a principal parte da obra concluída em 2016, por ocasião dos Jogos Olímpicos Rio 2016, a região da zona portuária do Rio de Janeiro vem passando por um processo de requalificação urbana que a inseriu em um novo contexto de valorização de seu espaço urbano na perspectiva do planejamento estratégico de cidades, em que o consumo turístico cultural das áreas centrais da capital fluminense foram um dos objetivos da intervenção. Houve grande investimento em obras de reurbanização da região, bem como em estratégias de marketing urbano que privilegiaram o patrimônio cultural ali instaurado como âncora do desenvolvimento regional.

A partir do projeto “Porto Maravilha”, foram incluídas obras de reestruturação e mobilidade urbana, bem como de construção de equipamentos culturais ao longo da área denominada Orla Prefeito Luiz Paulo Conde, que destaca e valoriza 27 equipamentos culturais. No entanto, da mesma forma que no início das obras não se valorizavam vestígios arqueológicos que remontam a forte relação histórica desse território com a escravidão de negros africanos do século XVIII e XIX, o que ocorreu somente após a descoberta do sítio arqueológico do cais do Valongo; mesmo depois de parcialmente concluída, não foi privilegiado, também nesse processo de valorização, o papel que tiveram na história da região os caminhos e corridas pelo ouro e diamantes das Minas Gerais e seus impactos. Dessa

relação, pode-se perceber fragmentos de nossa história que resultaram naquela área da cidade e nos rumos do que, hoje, vem a ser a capital fluminense.

A partir dessa referência da história da cidade, enfatizamos a possibilidade de pensar em cenários que possam abraçar alguns desdobramentos acerca da memória local e sua relevância na valorização de aspectos históricos, arqueológicos e temáticos, a serem considerados segmentos de turismo cultural.

A abertura do Caminho Novo significou grandes transformações para todo o território que viria a se consolidar como o estado do Rio de Janeiro, e, especialmente, para a cidade do Rio de Janeiro que se consolidou como centro da circulação de pessoas e mercadorias, sendo o único porto autorizado a abastecer a metrópole portuguesa com ouro e diamantes vindos das Minas Gerais, bem como o comércio no sentido inverso, de gêneros alimentícios à população que vivia em Minas Gerais e adjacências.

Nesse sentido, este capítulo teve como objetivo refletir sobre como os vestígios históricos e de memória da paisagem cultural foram, ou vêm sendo, ou não, trabalhados no projeto de intervenção urbana “Porto Maravilha”, em execução desde 2009, especialmente, tentando perceber quais as potencialidades e limitações da valorização desse patrimônio no projeto de cidade que se desenvolve.

Assim, este capítulo está dividido nas seguintes partes: iniciamos com a perspectiva histórica que envolve a essência portuária da cidade do Rio de Janeiro, o impacto da abertura do Caminho Novo e sua influência nos rumos que o Porto do Rio de Janeiro viria a assumir desde o período colonial até as influências na consolidação da cidade do Rio de Janeiro como centro comercial e político do país. Em seguida, trazemos a perspectiva contemporânea da zona portuária do Rio de Janeiro, no contexto do projeto “Porto Maravilha”; e, ao final uma reflexão sobre as potencialidades e limitações da valorização desse patrimônio no projeto da cidade do Rio de Janeiro no contexto estratégico.

A essência portuária da cidade do Rio de Janeiro, o Caminho Novo e a consolidação da cidade como centro comercial e político do país

Antes mesmo de sua fundação, a cidade do Rio de Janeiro já exercia a função portuária como uma de suas principais essências, inicialmente por meio das trocas – “escambos”, como os de pau-brasil, entre índios e portugueses – que ocorriam no porto de São Tiago, aos pés do morro do Castelo, e depois, nos inúmeros pequenos portos espalhados (FRIDMAN e FERREIRA, *s.d.*) – já no primeiro tímido ciclo econômico da cana-de-açúcar –, em territórios fluminenses, que viriam a conformar na cidade do Rio de Janeiro e de cidades no seu entorno – área, hoje, compreendida pela Região Metropolitana da cidade do Rio de Janeiro.

Nos dois primeiros séculos de ocupação da cidade, o porto do Rio de Janeiro localizou-se em pontos abrigados e não passavam de cais. Os navios ancoravam na Baía de Guanabara e a ligação com a terra se estabelecia através de botes que desembarcavam passageiros e mercadorias e recebiam mantimentos e água. A situação geográfica era propícia já que a Baía além de protegida por montanhas, possuía águas profundas. Os portos coloniais não se constituíam ainda em indústrias flutuantes, característica que passaram a apresentar a partir do século XIX com o advento da navegação a vapor e de grande porte (FRIDMAN e FERREIRA, *s.d.*, p.1)

Segundo abordagem feita por Thiesen e Barros (2009, p.93). “as primeiras memórias do Rio de Janeiro, no século XVI, são impregnadas de observações sobre a bela, exótica e perigosa natureza da Baía de Guanabara e seus habitantes originais – os Tupinambás.” Nesse trabalho, aspectos relevantes da formação histórica e geográfica da área portuária do Rio de Janeiro, bem como sua formação memorial acerca dos bairros como Saúde, Gamboa e Santo Cristo na região central da cidade, são problematizados.

Outros aspectos relevantes são trazidos a partir de cronistas que se debruçaram em observar as preocupações nas chegadas à localidade, seja quanto a segurança, seja em relação à água potável, alimentação e assentamentos.

Conquistado o manancial, foi possível aos portugueses a tomada da Ilha de Villegaignon, decidindo-se pelo estabelecimento da cidade no morro do Descanso, em 1567, onde construíram os prédios de administração e moradia das autoridades, além de Igrejas dos jesuítas e da Sé, cujo padroeiro foi São Sebastião. Acompanhando Mem de Sá, governador geral do Brasil, os jesuítas Manuel da Nóbrega, José de Anchieta, Luiz da Grã e Gonçalo de Oliveira, aí construíram o primeiro colégio da nova povoação (THIESEN e BARROS, 2009, p.94).

Com a fundação da cidade, em 1565, para a segurança e defesa do território brasileiro, houve a construção de inúmeros fortes; a ocupação vai se consolidando no morro do Castelo; e, é iniciada a descida para a várzea, para maior aproximação do litoral e por incentivo das ordens religiosas que se instalaram nos morros de São Bento, Carmo, Castelo e Santo Antônio, deslocando as atividades portuárias para a praia Dom Manuel, porto dos padres da Companhia ou dos jesuítas (FRIDMAN e FERREIRA, *s.d.*).

No século XVII, eram inúmeros pequenos portos no Rio de Janeiro, modelados ao longo desse período a partir de novas investidas no âmbito comercial que prosperava; e, nesse momento, eram travadas disputas sobre a criação e ampliação dos edifícios. Foram então construídos, a Câmara e Cadeia Pública, a Fazenda Real, a Casa da Moeda e os Armazéns Reais, que edificou a primeira configuração dessa área. Assim, nasceu o mercado municipal, na rua Direita que ligava o morro do Castelo ao Morro São Bento, considerada primeira via comercial onde se instalaram armazéns de tráfico de escravos e outros produtos exportáveis (THIESEN e BARROS, 2009).

De acordo com Thiesen e Barros (2009), diversos momentos históricos foram marcando as atividades nessa região, e, nos séculos posteriores, as ações levaram em consideração a higiene, códigos de conduta e de uso das localidades, ponderando atracamentos no porto com navios que traziam passageiros com sífilis, e outras pestes. Assim, “numa primeira política higienista para a cidade, os vereadores, na sessão de 14 de janeiro de 1758, proibem o comércio de escravos novos nas ruas principais, como a rua Direita (...)” (THIESEN E BARROS, 2009, p.95).

As regiões comerciais foram sendo expandidas a partir de caminhos abertos para as praias, como do Morro do Livramento, que desde o início do século XVIII, formava novas redes, e luxuosas residências começaram a ser construídas, bem como o contraponto formado por pescadores nas taperas do sopé dos morros.

Foi nesse momento que começam a despontar no país os louros das rotas de ouro e diamantes, e, no “decorrer do século XVIII, a descoberta desses minérios nas Gerais, junto a abertura do caminho novo, que ligava o Rio ao planalto central converteram a cidade no principal centro intermediário do tráfico de almas e mercadorias entre a costa africana, Lisboa e a região das minas” (CRUZ, 1999, p.02).

Nesse momento, a função portuária da cidade colonial se aprofunda e passa a servir, além da produção açucareira, a exportação do ouro que vinha das Gerais. De acordo com Fridman e Ferreira (*s.d.*, p.04),

O ouro e as pedras preciosas das regiões auríferas vinham pelo Caminho dos Guaianases, trilha aberta pelos índios que passava pelas baías de Angra e Sepetiba, Parati, onde havia um porto, para atingir São Paulo, Santos, Ubatuba e as Minas, seguindo o roteiro dos bandeirantes (FRIDMAN e FERREIRA, *s.d.* p.04).

No entanto, as viagens por esse caminho, o “Caminho Velho” , apresentava muitos perigos e desafios aos que o enfrentavam. Em um trajeto de, aproximadamente, 60 dias ou mais, em que se enfrentavam saqueadores, nevoeiros, atoleiros, preços exorbitantes nas estalagens, doenças, ataques de animais selvagens, de escravos fugidos e índios. Assim, no intuito de abrir um novo caminho que diminuísse os perigos e o tempo de viagem, em 1698, Garcia Rodrigues Paes foi contratado pela coroa para a construção de um caminho mais curto (ALMEIDA, 2015).

Segundo Almeida (2015, p.122), “este caminho ficou conhecido como Caminho Novo sendo, a partir daí, a principal via entre o Rio de Janeiro e Vila Rica, o que diminuiu em muito o tempo de viagem entre as duas cidades” , apesar das inúmeras dificuldades que ainda apresentava o trajeto e mesmo resistência em

sua utilização, logo de sua abertura, por não apresentar ocupação e infraestrutura em seu trajeto.

Assim, nesse novo caminho, de acordo Fridman e Ferreira (s.d., p.04), “os carregamentos passaram a ser despachados pelo porto fluvial de Estrela ou Pilar, que ficava a uma légua para dentro do rio Inhomirim e de lá eram transportados para a cidade.

Salgado (2013) afirma que o Caminho Novo provocou grandes transformações políticas, econômicas e sociais ao Rio de Janeiro, pois “(...) passou a centralizar a rota de povoamento, distribuição de pessoas e mercadorias para a capitania das Minas Gerais quando serviu de porto do ouro advindo da mesma” .

É importante também evidenciar que:

Com o fechamento do porto de Santos em 1711, cujo objetivo era o término do contrabando com as províncias do Prata através da Colônia do Sacramento, o Rio de Janeiro assumiu o papel de único porto do ouro e dos diamantes para a Metrópole e responsável pelo abastecimento de arroz, açúcar, aguardente, couro, feijão, farinha, milho, toucinho, peixe, sal, tecidos e escravos para a população das Minas. O porto do Rio de Janeiro mantinha também cabotagem com outras áreas da capitania e com o sul do país. [...], isto é, no porto do ouro (FRIDMAN e FERREIRA, p. 04).

O que demonstra a importância que o porto do Rio de Janeiro assumiu, sendo denominado “Porto do Ouro” , visto a detenção, domínio e a hegemonia do escoamento de produtos no país. Silveira (2013, p.38) afirma que, enquanto um dos principais portos a exportar “metais preciosos para a metrópole e importador de escravos oriundos da África, a cidade deixava para trás seu papel secundário na colônia e caminhava em direção a uma cidade articulada com distintos locais do território e com uma paisagem urbana em transformação” .

Essa transformação observada, dava margem para concepção que viria a se desenvolver no século XIX, do crescimento das atividades portuárias na cidade, questão essa que impulsionaria “o processo de modernização material e cultural que passou a transformar o Rio devido à chegada de D. João, à abertura dos portos e à expansão da cafeicultura numa região na qual as trocas comerciais já eram intensas há muito tempo” (CRUZ, 1999, p.02).

Outras questões dizem respeito a transferência da capital de Salvador para o Rio de Janeiro, favorecendo o crescimento populacional e as construções no sentido norte e oeste da cidade, para além da cidade murada. Segundo Fridman e Ferreira (s.d., p.5), “novas edificações foram erguidas na Prainha e a região passou a assumir sua vocação

portuária. Estes equipamentos, que surgiram em decorrência do crescimento do porto comandado pela mineração, provocaram a expansão da cidade naquela direção” .

Assim,

Foram surgindo ao longo das praias do Mercado, dos Mineiros, dos Peixes e de Dom Manuel, seguindo sobretudo pela Prainha até São Cristóvão, região de chácaras, inúmeros pontos de desembarque, trapiches e instalações de reparo naval. Nestas localidades construíram-se baterias para a sua defesa. À Prainha e à Saúde chegavam o açúcar, madeira, couros, cal de marisco e gêneros alimentícios dos engenhos e das fazendas do recôncavo e os manufaturados vindos da Europa (FRIDMAN e FERREIRA, *s.d.* p. 05).

Com o grande fluxo de embarcações e mercadorias, também foi necessário organizar a estrutura dos portos no Rio de Janeiro, assim, a tendência era especializar os portos e remodelar sua estrutura, com “o desembarque de passageiros e mercadorias nobres se concentravam nos atracadouros entre os morros do Castelo e de São Bento, ficando os ancoradouros do Valongo, Saúde e Gamboa recebendo os produtos trazidos pelas naus de maior porte ou aquelas do recôncavo (FRIDMAN e FERREIRA, *s.d.*, p. 05).

Silveira (2013, p. 40) também tratando dos impactos que a consolidação do Rio de Janeiro como porto do ouro trouxe relata que:

A consolidação do Rio de Janeiro como “porto do ouro” , favoreceu a cidade principalmente em relação à sua defesa. Entre os principais melhoramentos urbanos do período estão: os fortes da Conceição e da Ilha das Cobras; o Aqueduto da Carioca e Chafarizes da Carioca e do Paço; um cais de pedra na Saúde e o Palácio dos Governadores (atual Praça XV). Além disso a grande inovação foi a iluminação de logradouros públicos da Cidade Velha (SILVEIRA, 2013, p. 40).

Fridman e Ferreira (*s.d.*, p. 05), ao descrever as transformações da cidade relatam que:

Tais atividades proporcionaram também ao litoral entre a Prainha e a Praia Formosa uma ocupação de caráter urbano, ocorrida no final do século XVIII, que foi acompanhada pela abertura de ruas, dessecamento dos brejos do Valongo e apoiada pela implementação de um sistema de transporte marítimo com os demais bairros (FRIDMAN e FERREIRA, p. 05).

No final do século XVIII, com a exaustão das jazidas de Minas Gerais, há o declínio das atividades mineradoras, mas a função portuária da cidade colonial não retrocede. O estímulo às atividades agrícolas, como o açúcar e o café, reforça a consolidação do Rio de Janeiro como o centro das atividades mercantis e entreposto comercial do país, o que se fortalece com a Revolução Industrial inglesa. “As enseadas da Prainha, Valongo, Alfere e Gamboa, com uma atividade portuária intensa, sofreram novos aterros e Companhias de Navegação lá instalaram-se para o transporte de passageiros e de carga” (FRIDMAN e FERREIRA, *s.d.* p. 06).

Em 1808, com a transferência da Família Real para o Rio de Janeiro, e, conseqüente, da capital do Império; uma nova classe social se instala no Rio de Janeiro, o que exigiu mudanças em suas estruturas e uma série de intervenções realizadas com capital internacional. Foram criados órgãos que possibilitassem a administração do Estado português; desenvolvido obras de infraestrutura e saneamento da área; e, culturalmente, a cidade foi se transformando, com a construção de equipamentos como: o “... Jardim Botânico, o Museu Nacional, a Real Biblioteca, a Imprensa Régia, e o Teatro São João..., como parte dos esforços para oferecer novos hábitos e costumes aos súditos” (SILVEIRA, 2013, p.43).

Nessa mudança da Corte portuguesa e a revogação dos monopólios coloniais culminaram na chegada de significativos montantes de navios e mercadorias, e, a partir disso, tornou-se insuficiente a infraestrutura portuária.

O Rio de Janeiro mantinha-se distribuidor de escravos e de produtos manufaturados, fenômeno fundamental para a transformação da economia do ..., agora urbana e profundamente atrelada ao porto. O porto do Rio de Janeiro já não dependia apenas da produção local, porque sua atividade fundamental tornou-se a comercial e não apenas o de escoamento da agricultura dos arredores. Neste sentido, a cidade se adequou às condições impostas pelo capitalismo, isto é, se urbanizou. E o porto se industrializou e se concentrou (FRIDMAN e FERREIRA, *s.d*, p.06).

Ou seja, o grande negócio do porto era agora a demanda por escravos, o que permaneceu até o fim do século XIX, apesar da pressão inglesa para o fim da escravidão. Portanto, como afirma Silveira (2013, p.44), “o Rio de Janeiro era, então, marcado por temporalidades distintas: o moderno e o arcaico se entrelaçavam no espaço urbano e nas práticas sociais” , uma cidade em transição da era colonial para a era capitalista, superando a função portuária e somando a função política, econômico-financeira e administrativa do país.

As três conjunturas, que formam os complexos açucareiro (1640-1690), do ouro (1690-1790) e cafeeiro (1800 e 1930), retratam três momentos distintos da Cidade Rio de Janeiro, especialmente considerando:

1. Complexo açucareiro, em relação a estruturação física da cidade e do seu entorno (Baixada da Guanabara ou Recôncavo da Guanabara – atualmente Região Metropolitana), 2. Complexo do Ouro das Minas Gerais, torna a cidade mais densa populacionalmente, mais rica economicamente e mais complexa urbanisticamente, pois o ouro é escoado para Europa, via Cidade do Rio através do Caminho Novo. 3. O Café sedimenta e amplia a importância da Cidade Rio enquanto eixo logístico e econômico do Brasil (REIS, 2016, p. 05).

Desses momentos, o ouro significou para o país a criação de diversas regiões auríferas, nas quais despontaram cidades, profissões, crescimentos de toda natureza, ampliando as atividades comerciais, sociais e culturais, além das relações de trabalho e renda. Muitos edifícios nasceram nesse movimento e, desses, podemos citar os teatros, escolas, igrejas e órgãos públicos além das migrações que efervesceram na busca pelo enriquecimento rápido. Segundo Caio Prado Júnior (1973), diferente de outras atividades na colônia, a mineração foi uma atividade extremamente disciplinada. Portugal estabeleceu regras bastante rígidas sobre a exploração da atividade mineradora, criando escola. E essa escola foi relevante inclusive na formação de cenários, arquitetura e arte das cidades.

O Novo Porto do Rio de Janeiro, o “Porto Maravilha” : a cultura como âncora para revitalização da área

Como discutido, o porto foi, nos primeiros séculos da fundação do Rio de Janeiro, a “alma” da cidade colonial (FRIDMAN e FERREIRA, *s.d.*), pois era por meio dele que, além de circularem pessoas, as relações entre o interior do país, seus engenhos, suas minas, suas fazendas, enfim, seus produtos, realizavam-se com a metrópole, Portugal. Daqui saíam insumos que representavam a riqueza e exuberância natural do país e de lá recebíamos as mercadorias estrangeiras como vestuário e, mesmo, escravos que se eram distribuídos para o seu interior.

O porto representou um dos elementos mais dinâmicos que representava a importância da cidade para o país e assim continuou após a chegada da Família Real, na transição para o capitalismo, e início da industrialização do país. Todavia, de acordo com Morié e Silva (2015, p. 110),

A partir dos anos 1920/40, os efeitos da crise do café fluminense, o esgotamento do modelo primário exportador e a redistribuição da atividade industrial para São Paulo acarretaram uma diminuição da atividade portuária e a crise das atividades comerciais e de negócio nos bairros portuários. Desde então o distanciamento físico, gerencial, social e cultural da cidade e do espaço portuário se ampliou, culminando na década de 1980 com a transferência dos tráfegos de graneis para o porto-indústria às margens da Baía de Sepetiba. A zona portuária do Rio de Janeiro se deparou então com a ociosidade dos equipamentos e armazéns; com a degradação das construções e perdas demográficas.

Assim, desde o final da década de 1980 e início dos anos 90, projetos de revitalização daquela área vinham sendo elaborados, todos inspirados na zona

portuária de Barcelona, mas nenhum foi executado em sua totalidade (MORIÉ e SILVA, 2015) como se verifica no quadro a seguir:

Quadro 1: Resumo dos projetos de intervenção propostos e iniciados na zona portuária do Rio de Janeiro

Projeto	Elaboração	Objetivos	Execução
Plano de Desenvolvimento Portuário (1987 /1996)	Ministério dos Transportes e Portobrás – Empresa de Portos do Brasil	Expansão e revitalização da zona portuária	Parcial
Plano de Estruturação Urbana da Zona Portuária (1992)	Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente	Orientar futuros projetos de reconversão do <i>waterfront</i> carioca	Parcial
Projeto Cidade Oceânica do Rio de Janeiro (1994)	Centro Internacional da Água e do Mar	Criação de um pólo de animação cultural e de intercâmbios: centros comerciais, de serviços e de convenções.	Não foi executado
“Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro” (2001)	Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro /IPP	“Re-inserção” da área no tecido urbano	Executado (Cidade do Samba, Vila Olímpica da Gamboa e armazéns utilizados como espaços culturais)

Fonte: Morié e Silva, 2015, p.116

Nos anos 2000, a área portuária do Rio de Janeiro se transforma em uma importante base de apoio e abastecimento das plataformas de extração petroleira do Estado do Rio de Janeiro e passa a se constituir área de grande circulação por contar com as barcas de transporte interurbano. No entanto, apesar desse novo contexto e da execução parcial dos projetos de revitalização, como se viu no quadro acima, a área urbana em seu entorno não é recuperada e o aspecto de abandono continua.

Em 2009, com a eleição da cidade para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016, seus gestores se comprometem com o cumprimento do dossiê de candidatura, e, para isso, inúmeros projetos, ditos estratégicos, foram implementados, entre eles o projeto de renovação da zona portuária foi retomado, apontado como um dos principais legados olímpicos que transformariam a cidade.

Nas promessas do documento, era apresentado que os Jogos Rio 2016 iriam “... acelerar inúmeros projetos ambientais importantes” , que iriam “... beneficiar diretamente as comunidades locais. Entre eles, ... a renovação de espaços urbanos, a melhoria da qualidade do ar e uma redução no consumo de recursos naturais não renováveis” .

O Dossiê de candidatura apresentava que

O projeto de renovação da Zona Portuária, previsto há muitos anos, foi retomado pela candidatura aos Jogos de 2016. O projeto permitirá a realização de melhorias estruturais e a criação de instalações para os navios de cruzeiro, sempre com um foco turístico. Toda a área do porto, com seus prédios antigos e docas históricas, se tornará uma atração cheia de vitalidade, no coração do Rio. Importantes obras no setor de habitação, transporte e serviços públicos darão uma nova vida ao porto que será mais uma vez reintegrado ao centro da cidade [...]. (DOSSIÊ DE CANDIDATURA RIO 2016, v.1, p.34-35).

O discurso, nesse sentido, era o de revitalizar aquela área histórica da cidade e reintegrá-la ao centro, como ocorreu em várias partes do mundo, a exemplo de Londres, Barcelona, Buenos Aires e outras, um dos “ingredientes” do receituário do planejamento estratégico de cidades.

Em outros trechos do documento é apresentado que

a revitalização da região portuária do Rio, que compreende a criação de uma região vibrante, relacionada com os navios de cruzeiro ancorados no local. [...] irá [...] transformar em um atraente centro comercial, cultural e de entretenimento, com excelentes opções de transporte, bem no centro da cidade. Ele também servirá para reaproximar a cidade do seu porto, em uma área de impressionante de patrimônio histórico-arquitetônico (DOSSIÊ DE CANDIDATURA RIO 2016, v.3. p.74).

Portanto, no próprio dossiê de candidatura, era explícita a ideia de retomada da área pelos investidores, com investimentos em infraestrutura de mobilidade urbana, habitação, segurança, implantação de hotéis, restaurantes, flats, e, o que mais se aproxima de nosso objeto de estudo, a recuperação do patrimônio histórico-cultural, valorização dos equipamentos culturais ali já existentes e o compromisso da construção de um grande museu e um aquário que a transformaria em um centro cultura e entretenimento. Com a promessa de renovar o elo entre o porto o coração da cidade (seu centro) com o aporte das parcerias público-privadas (PPP), tendo a cultura como grande âncora.

Assim, a partir da promessa foi elaborado o projeto “Porto Maravilha” , um projeto que, segundo Santos e Lins (2016, p.2), ancora-se no discurso da diversidade cultural e arquitetônica, e no resgate do local.

A lei 101, de 23 de novembro de 2009, instituiu a Operação Urbana Consorciada da Área de Especial Interesse Urbanístico da Região Portuária do Rio de Janeiro (OUCPRJ), apresentada na figura 1, em consonância com o Estatuto da Cidade, alterando o Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro¹, e viabilizado o projeto Porto Maravilha, dentro dos compromissos assumidos para a candidatura dos Jogos Olímpicos Rio 2016.

¹ A alteração feita pela lei incluiu ao Plano Diretor o instrumento Operação Urbana Consorciada, Outorga Onerosa do Direito de Construir e de Alteração do Uso do Solo, da Cessão ou Transferência do Direito de

O projeto Porto Maravilha, abrangeu uma área, aproximada, de cinco milhões de metros quadrados e teve como limites as Avenidas Presidente Vargas, Rodrigues Alves, Rio Branco, e Francisco Bicalho, envolvendo os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, trechos de São Cristóvão, Centro e Cidade Nova. E trouxe como promessa, devolver a centralidade à região por meio do lazer, entretenimento, turismo e moradia. As intervenções devem ser 100% concluídas em 15 anos, desde 2009, recebendo investimentos da ordem de R\$ 8 bilhões em obras e serviços (PORTO MARAVILHA, 2017).

Assim, no projeto foram incluídas obras de reestruturação urbana como a demolição da Perimetral (elevado), obras de drenagem e infraestrutura de saneamento, mobilidade urbana (construção e implementação do transporte em Veículo Leve sob Trilhos – VLT, que integra a rodoviária Novo Rio ao Aeroporto Santos Dumont), habitação social, bem como de construção de equipamentos culturais como Museu de Arte do Rio (MAR), o Museu do Amanhã (Figura 2), o aquário do Rio de Janeiro (AquaRio), o mural Etnias (mural Kobra) (Figura 3), além de valorizar e revitalizar outros lugares e equipamentos ali próximos como as próprias praças Mauá e XV, o Morro da Conceição, a Pedra do Sal, a Cidade do Samba, o Centro Cultural Banco do Brasil (CCBB), a Casa França-Brasil, o Centro Cultural dos Correios, o Paço Imperial, a Ilha Fiscal, etc, todos localizados em uma área de 3,5 quilômetros de extensão, denominada Orla Prefeito Luiz Paulo Conde ou em seu entorno.

Figura 1: Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Região Portuária do Rio de Janeiro



Fonte: Porto Maravilha, 2017

Construir, do Direito de Superfície e do Direito de Preempção. Ainda estabeleceu índices de aproveitamento do terreno diferenciados na área da OUCPRJ.

Figura 2: Museu do Amanhã na Orla Conde construído pelo projeto Porto Maravilha



Fonte: Porto Maravilha, 2017

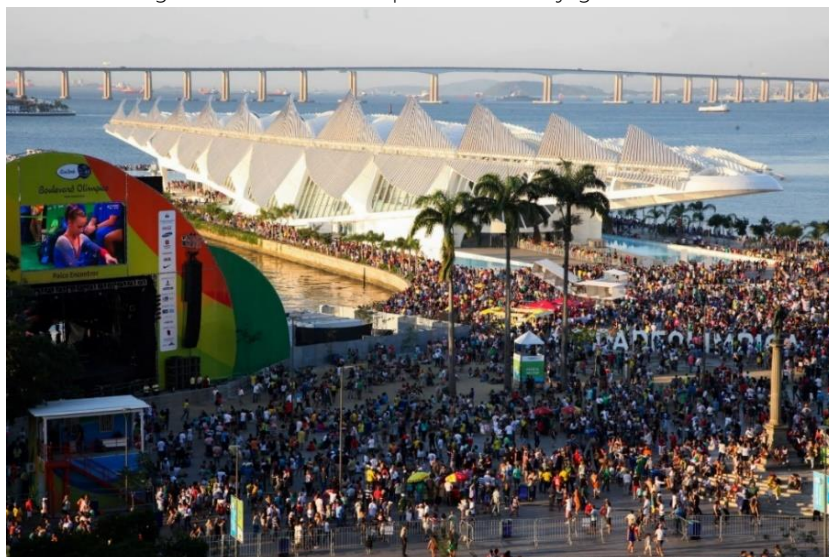
Figura 3: Mural Etnias na Orla Conde construído pelo projeto Porto Maravilha



Fonte: Veja Rio, 2017

A orla Conde, dentro das áreas portuária e central e que compõem o projeto Porto Maravilha, trata-se de um calçadão que margeia a Baía de Guanabara e liga as praças Mauá e XV, aos moldes das *Ramblas* espanholas, que durante a realização dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos 2016 ganhou o título de *Boulevard* Olímpico (Figura 4) e recebeu inúmeras atrações culturais, a maior parte patrocinada por empresas privadas e multinacionais, como a coca cola.

Figura 4: *Boulevard Olímpico* durante os jogos Rio 2016



Fonte: Facebook, 2017 (funpage Boulevard Olímpico)

Segundo Santos e Lins (2016, p.4), o “porto Maravilha” , em 2016, conectava 27 equipamentos culturais, e reconfigura uma área, “[...] excluída do setor de investimentos e de turismo para ser um novo cartão postal da cidade, de certa forma, assumindo uma re-centralidade de um perímetro de 5 milhões de m², apartado do Centro por décadas” , como se observa na figura 5.

Figura 5: Atrativos culturais presentes na região atingida pelo Porto Maravilha

PONTOS CULTURAIS



Fonte: Porto Maravilha, 2017

Os equipamentos culturais funcionam como âncora do projeto Porto Maravilha para atração de empreendedores no setor de alimentação (alguns meios de comunicação propõem roteiro que inclui aproximadamente 10 restaurantes na área), entretenimento (além dos museus, do aquário e da roda gigante ali instalados, busca-se manter uma programação de eventos culturais para movimentar a área), hotelaria, entre outros que tornam o espaço urbano mais alinhado à perspectiva da global, cultural e divertida, a uma população que pode pagar pelo preço de viver nela e que causam grande impacto tanto cultural quanto social na região.

O eixo cultural do projeto, denominado “Porto Maravilha Cultural” , previu a implantação de equipamentos como o Museu do Amanhã, Museu de Artes do Rio - MAR, o Aquário do Rio de Janeiro - AquaRio, Orla Conde, Mural Etnias, concluídos até 2016 (CDURP, 2017b).

De acordo com o Porto Maravilha (2017), até 2017, foram investidos para construção e recuperação de equipamentos culturais, os seguintes valores:

- Museu do Amanhã (atualmente geridos pela SMC)
 1. Obra: R\$ 215 mi (Recursos da PPP)
 2. Gestão: R\$ 31.169.014,00
 3. Museografia: R\$ 18.553.673,84 (Aporte do Município)
- MAR (atualmente geridos pela SMC)
 1. Obra de restauro do Palacete Dom João VI: R\$ 13.501.165,99
 2. Gestão de abril 2012 até abril 2016: R\$ 52.000.000,00
- Restauro da Igreja de São Francisco da Prinha: R\$ 3.965.486,38
- Restauro dos Galpões da Gamboa: R\$ 8.534.172,82
- Restauro Sede do Talma: R\$ 1.465.206,78
- Apoio ao restauro de privados – programa Pro-Apac Sagas: R\$ 3.000.721,03
- Construção da Quadra da Vizinha Faladeira: R\$ 1.110.220,00
- Restauro do Centro Cultural José Bonifácio: R\$ 3.888.202,00

Também, cabe destacar no que tange ao patrimônio cultural da área de intervenção, os achados, em 2011, nas obras de instalação dos trilhos do sistema de transporte VLT, do sítio arqueológico do Cais do Valongo (Figura 6), construído em 1811.

Figura 6: Sítio arqueológico Cais do Valongo



Fonte: IPHAN, 2022

Tais achados fizeram com a perspectiva da herança africana na configuração dessa área tivessem de ser valorizados. Sendo que, após a paralisação e revisão do projeto da obra de mobilidade, em 2012, o sítio foi integrado “Circuito Histórico e Arqueológico da Celebração da Herança Africana”, que estabeleceu “marcos da cultura afro-brasileira na região portuária, ao lado do Jardim Suspenso do Valongo, Largo do Depósito, Pedra do Sal, Centro Cultural José Bonifácio e Cemitério dos Pretos Novos” (IPHAN, 2022); e, em julho de 2017, o Cais do Valongo tornou-se o 21º. Sítio brasileira a compor a lista de Patrimônio Mundial da UNESCO (UNESCO, 2017).

Nem por isso, a herança de matriz africana deixou de sofrer com desprestígio no decorrer da execução do projeto “Porto Maravilha”, como, por exemplo, a partir de inúmeras ameaças de suspensão de repasses de recursos, nos últimos anos, ao Instituto dos Pretos Novos, centro cultural que se situa próximo ao Cais do Valongo; abandono do sítio arqueológico e riscos de perder o título de Patrimônio Mundial.

O Instituto Pretos Novos, em 2017, comemorou 21 anos dos primeiros achados do cemitério do Valongo e de sua atuação com ações de educação no município. Após o início das obras do Porto, o Instituto teve um aumento significativo em sua visitação – de 2014 a 2017, recebeu, aproximadamente, 48 mil visitantes, o dobro de 8 anos anteriores. Portanto, o projeto de renovação e os achados do cais do Valongo trouxeram grande visibilidade ao instituto e a história dos escravizados no Brasil, o que evidencia sua importância à sociedade.

Em novembro de 2021, foi inaugurado o Museu da História e da Cultura Afro-Brasileira (Muhcab) no imóvel restaurando no âmbito do projeto “Porto Maravilha”, antigo Centro Cultural José Bonifácio, reafirmando a força que o movimento de valorização dos vestígios da

herança africana ganhou, nos últimos anos, na região e como a valorização perspectiva de conhecimento decolonial da história brasileira se faz urgente em nosso país.

Assim, após a caracterização do contexto e andamento da execução do projeto de requalificação desta área histórica da cidade. No próximo tópico, refletimos sobre as potencialidades e limitações que esse contexto nos apresenta.

Potencialidades e limitações: a memória e a valorização da história

Como apresenta Diniz (2012, p. 8), na área central do Rio de Janeiro “em sua paisagem podem-se discernir múltiplas rugosidades que são o testemunho das transformações sucessivas de suas formas e funções” . Todavia, é perceptível que nem todos os momentos históricos são valorizados nos projetos de intervenção contemporânea dessa área da cidade.

Vargas (2006), ao discutir o que denomina de fase de “reinvenção urbana” , em que os lugares são reinventados para se inserirem em um contexto global de competitividade, o que vêm influenciando as intervenções urbanas é o consumo do lugar, a segmentação de mercado, o poder da publicidade para a visibilidade do território, entre outros.

Essa nova perspectiva é causada pela competição entre as cidades para a atração de investimentos e turistas, e os objetivos destas intervenções giram em torno da recuperação econômica das cidades, do incentivo ao turismo urbano, da geração de emprego e renda, da promoção político-partidária. As estratégias de intervenção são variadas como o uso do *City Marketing* (marketing urbano, especialmente promoção de uma imagem), projetos de grande escala, consumo da cultura pelo turismo, valorização da imagem, surgimentos de novos fluxos e usos da área; reprodução de modelos consagrados, *getrification*, etc.

Exemplo emblemático dessa era, foram as obras para os Jogos de Barcelona de 1992, que transformaram sua área portuária que estava deteriorada, e, tornaram-se referências para o mundo, seja importando consultores, e obras similares espalhadas pelo mundo, seja como modelo de promoção político-partidária (líderes políticos, etc) (VARGAS, 2006).

Harvey (2006), também em suas discussões sobre o empresariamento urbano e a reprodução de modelos, apresenta que,

[...] a concorrência interurbana e o empreendedorismo urbano abriram os espaços urbanos dos países capitalistas avançados a todo o tipo de padrões de desenvolvimento, mesmo quando os resultados líquidos tenham sido a reprodução em série de parques científicos, enobrecimento de regiões degradadas, *world trade centers*, centros culturais e de entretenimento, grandes shoppings centers com equipamentos pós-modernos etc. (HARVEY, 2006, p.180).

Todavia, alerta que a repetição de um padrão de lugares, além de não permitir que seja identificado como se deu a construção histórica e social daquele lugar, torna-se um grande risco no universo competitivo do mercado de cidades, pois,

Muitas das inovações e dos investimentos idealizados para tornar certas cidades mais atraentes, como centros culturais e de consumo, foram rapidamente imitadas em outros lugares, tornando efêmera qualquer vantagem competitiva num conjunto de cidades. Quantos centros de convenções, estádios, Disney Worlds, zonas portuárias renovadas e *shopping centers* espetaculares podem surgir? Muitas vezes o sucesso é fugaz ou se torna discutível pelas novidades semelhantes ou alternativas que surgem em outros lugares. Em virtude das leis coercivas da concorrência, as coalizões locais, para sobreviverem, não têm opção, exceto se conseguirem se manter na dianteira no jogo, engendrando saltos de inovação em estilos de vida, formas culturais, combinações de produtos e serviços, e inclusive, formas institucionais e políticas. O resultado é um turbilhão estimulante, ainda que destrutivo, de inovações culturais, políticas, de produção e consumo de base urbana (HARVEY, 2006, p. 182-183).

Portanto, corroborando com as colocações de Harvey e, como coloca Costa (2012), esse período retrata o urbanismo embebido pelo Neoliberalismo, em que as políticas públicas urbanas são atribuídas ao capital, logo há uma espécie de “recolonização” das áreas centrais eleitas pelo Estado-mercado.

No projeto “Porto Maravilha” essa perspectiva fica evidente, não se percebe a valorização de momentos importantes de nossa história e que representaram grande influência na cidade que construímos, como foi o ciclo dos minérios e o impacto que a abertura de caminhos, como o Caminho Novo, significou para o porto e na formação da cidade e do estado do Rio de Janeiro como um todo. Patrimônios, como os citados por Silveira (2013), como os fortes da Conceição e da Ilha das Cobras; o Aqueduto da Carioca e Chafarizes da Carioca e do Paço; um cais de pedra na Saúde e o Palácio dos Governadores (atual Praça XV), e a própria história e seus desdobramentos foram, pouco ou nada, valorizados no contexto do projeto de cidade estratégica e global que tem como um de seus projetos “vitrines” o Porto Maravilha.

Ao contrário, percebe-se que a implantação de novos equipamentos como o Museu de Arte do Rio (MAR), o Museu do Amanhã, inaugurados, respectivamente, em 2013 e em 2015, o AquaRio, em 2017, a Yup Star Roda gigante do Rio, em 2019, os recentes murais de grafite, entre outros projetos mais atuais, vão

[...] ao encontro de um padrão global de transformação do espaço urbano que tem esses aparatos culturais monumentais como estratégias de atração de turistas. Ou seja, o consumo é o próprio espaço, empacotado em um discurso cultural, sendo os museus, âncoras do desenvolvimento local, e eles mesmos, objetos de desejo (SANTOS; LINS, 2016, p. 2).

Essa perspectiva, contribui para diferenciar o Rio de Janeiro na linha da cidade-mercadoria, percebendo processos que podem ressignificar e simbolizar um novo e complexo sentido para a sociedade e para o turismo.

[...] o porto, e sua denominação do 'maravilhoso' , traz uma nova resignificação (*sic*) do espaço não só físico, como simbólico. Não se trata mais de um espaço de carga e descarga, de exportação e de importação de mercadorias, agora o porto é alçado à outra esfera de significação – ele próprio um espaço de lazer, de consumo, um novo produto turístico para a cidade do Rio de Janeiro. Ou seja, ao lado das belezas naturais já consagradas no imaginário da cidade, apresenta-se, principalmente, a beleza (recém) construída, com os empreendimentos culturais Museu de Arte do Rio e Museu do Amanhã, ambos margeados pela Orla Prefeito Luiz Paulo Conde (SANTOS; LINS, 2016, p. 2).

Sob a influência da globalização neoliberal, e relacionadas ao contexto da preparação da cidade do Rio de Janeiro para sediar megaeventos esportivos (como a Copa do Mundo de Futebol, ocorrida em 2014, e os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos, em 2016), estão alinhadas à perspectiva de mercantilização, mas poderiam almejar sentidos relevantes que podem abraçar a história e a memória de muitas camadas que ali se desenham ao longo de séculos, o que de fato traria ganhos na perspectiva cultural, disseminação e valorização na verdadeira história e valores de nosso país ao mundo.

Considerações finais

As intervenções em centros urbanos no intuito de adaptar o espaço para atender ao crescimento da cidade e mudanças das atividades nela desenvolvidas, especialmente no que tange a malha urbana, sempre estiveram presentes em cidades pelo mundo todo, portanto, não é um evento recente. No entanto, nas últimas décadas, esse fenômeno tem se revestido de outros significados, sendo um elemento de reinvenção da cidade, como apresentado por Vargas (2006), o que não se faz diferente em nossa área objeto de estudo.

Diante dessa perspectiva, percebe-se, no mundo como um todo, um movimento de retomada e renovação destas áreas degradadas, com inúmeros interesses, alguns voltados ao direito de uso da cidade (como reforço da referência, identidade e diversidade da cidade, otimização do uso da infraestrutura, etc), mas muitos relacionados às perspectivas de seu valor de venda (valorização imobiliária, dinamização da economia urbana por meio do turismo, entre outros).

No caos do projeto Porto Maravilha, apesar do discurso da cultura como âncora, percebe-se um favorecimento a grupos deslocados da identidade do local, mais relacionados à indústria cultural que alimenta a perspectiva do consumo do espaço,

mesmo que esse consumo transforme o local em um não-lugar sem suas referências. O que fica evidente com as recorrentes ameaça da descontinuidade do apoio ao Instituto dos Pretos Novos que representa a cultura negra e que guarda grande relação com a história e a população da zona portuária; o abandono ao cais do Valongo; e o desprestígio de fragmentos de nossa história e dos vestígios materiais e imateriais legados ao nosso espaço e cotidiano, como os do período de corrida aos minérios, cuja memória estamos perdendo a oportunidade de retomar.

A área portuária do Rio de Janeiro passou de local de produção e reprodução da vida cotidiana de sua população a local de consumo direcionado a quem pode pagar por ela.

O que se percebe, no caso do Rio de Janeiro, como bem destacou Vargas e Castilho (2015), é um oportunismo, que em função dos eventos que aqui foram realizados buscaram desenvolver estas obras que serviram para valorizar a cidade para o capital em detrimento da verdadeira essência do lugar e de sua história.

Ampliar os sentidos que contribuíram para formar a região portuária do Rio de Janeiro, também favorece compreender as camadas históricas que fizeram da cidade um expoente de muitas memórias, para além dos complexos de chegadas e partidas e da ampliação comercial desde o Brasil Colônia. O ouro fez parte dessa formação, corroborando com referências que foram capazes de renovar e refazer em tempos distintos as glórias e derrotas de um país repleto de memórias invisibilizadas no tempo e no espaço.

Referências

ALMEIDA, Anaeli Queren Xavier. Caminho e poder: uma análise arqueológica do Caminho Novo em Minas Gerais. Século XVIII. In: Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica, vol. 9, no. 2, jul – dez, 2015, p.109-142. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/vestigios/article/view/11819/8556>. Acesso em junho de 2022.

CDURP. Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio. Relatório Trimestral: abril, maio e junho de 2017. Rio de Janeiro, 2017b. Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/conteudo/relatorios/2017/___RELATORIO_ABRIL_MAIO_JUNHO_2017.pdf>. Acesso em novembro de 2017b.

CDURP. Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio. Relatório Trimestral: janeiro, fevereiro e março de 2017. Rio de Janeiro, 2017a. Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/conteudo/relatorios/2017/RELATORIO_JAN_FEV_MAR_2017.pdf>. Acesso em novembro de 2017a.

COSTA, Everaldo Batista. Intervenções nos centros urbanos no período da globalização. In: Revista Cidades. v.9, no. 16, São Paulo, 2012, p.86-117. Disponível em <<http://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/2374/2118>> Acesso em: novembro de 2017.

CRUZ, Maria Cecília Velasco. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces. Tempo. N. 08, p.01-18, 1999. Disponível em: <https://www.historia.uff.br/tempo/artigos_livres/artg8-7.pdf>. Acesso em 13/07/2022.

DINIZ, Nelson. De Pereira Passos ao Projeto Porto Maravilha: Colonialidade do saber e transformações urbanas da região portuária do Rio De Janeiro. XII Colóquio Internacional de Geocrítica. Bogotá, 212. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/coloquio2012/actas/07-N-Diniz.pdf>>. Acesso em: 30 de outubro de 2016.

DINIZ, Nelson. Porto maravilha: antecedentes e perspectivas da revitalização da região portuária do Rio de Janeiro [recurso eletrônico] 1. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014

DOSSIÊ DE CANDIDATURA RIO 2016. V.1 Disponível em: <<http://www.apo.gov.br/index.php/matriz/a-matriz-e-o-dossie-de-candidatura>>. Acesso em: 20 de fev. 2017.

DOSSIÊ DE CANDIDATURA RIO 2016. V.2 Disponível em: <<http://www.apo.gov.br/index.php/matriz/a-matriz-e-o-dossie-de-candidatura>>. Acesso em: 20 de fev. 2016.

FRIDMAN, Fania e FERREIRA, Mario Sergio Natal. Os Portos do Rio de Janeiro Colonial. s.id. (s.d.). Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Geografiasocioeconomica/Geografiahistorica/464BIS.pdf>. Acesso em junho de 2022

HARVEY, D. Do administrativo ao empreendedorismo: a transformação da governança urbana no capitalismo tardio. HARVEY, David. A produção Capitalista do Espaço. 2ª. Ed. São Paulo: Annablume, 2006, p.163 - 190.

IPHAN. Cais do Valongo – Rio de Janeiro. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1605/> . Acessado em: julho de 2022.

MORIÉ, Frédéric, SILVA, Vivian Santos da. O projeto Porto Maravilha de Revitalização da área portuária do Rio de Janeiro entre inovações e retrocessos na produção do espaço urbano. In: Revista Transporte y Territorio, no.12, 2015, p.110-126.

PORTO MARAVILHA. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/portomaravilha>>. Acesso em: outubro de 2017.

PRADO JUNIOR, Caio, 1907. História Econômica do Brasil. 16.^a Ed. São Paulo. Ed. Brasiliense, 1973.

REIS, Paulo César dos. O porto do Rio de Janeiro no contexto das reformas urbanas de *fin du siècle* (1850-1906). Arqutextos. Ano 17, set. 2016. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/17.196/6219>>. Acesso em: 12/06/2022.

SALGADO, Ilma de Castro Barros e. Cidades Literárias personagens geográficas nas memórias de Pedro Nava. In: Silva, Francisco Bento da; Nascimento, Luciana Marino do. Cartografias urbanas: olhares, narrativas e representações. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013, p.239-258.

SANTOS, Maria Helena Carmo dos; LINS, Flávio. Porto Maravilha: a cidade-empresa e seu novo atributo – a cultura. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE CIENCIAS DA COMUNICAÇÃO, 39, 2016, São Paulo. Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação – INTERCOM ... São Paulo: INTERCOM, 2016.

SILVEIRA, Patrícia Gomes da. A metrópole é aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799-1822. Dissertação. Programa de Pós-graduação em Geografia. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro; 2013.

THIESEN, Icléa. BARROS, Luitgarde Oliveira Cavalcanti. Rio de Janeiro: memória e espaço portuário. 16 de abril de 2009. Memorandum, N. 16, p. 92-101. Disponível em: <<https://www.fafich.ufmg.br/~memorandum/a16/thiesenbarros01.pdf>>. Acesso em: 13/07/2022.

UNESCO. Cais do Valongo é o novo sítio brasileiro inscrito na lista do Patrimônio Mundial da UNESCO. Brasília, 09 de julho de 2017. Disponível em: <http://www.unesco.org/new/pt/brasil/abou-this-office/single-view/news/valongo_wharf_is_the_new_brazilian_site_inscribed_on_unesco/>. Acesso em: novembro de 2017.

VARGAS, Heliana Comin. Centros Urbanos: Por quê intervir? Palestra apresentada no Seminário Internacional de Reabilitação de Edifícios em áreas centrais. São Paulo: EPUSP, 2006. Disponível em: < <http://www.labcom.fau.usp.br/wp-content/uploads/2015/08/2006-Interven%C3%A7%C3%A3o-em-centro-urbanos-imagens.pdf>>. Acesso em; 15 de outubro de 2016.

VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de. Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados. 3ª. ed. Barueri/ SP: Manole, 2015.

VEJA RIO. Point dos jogos a Orla Conde atrai multidões enquanto seu futuro é planejado. 02 de junho de 2017. Disponível em: <<https://vejario.abril.com.br/cidades/point-dos-jogos-a-orla-conde-atrai-multidoes-em-dias-de-boulevard-olimpico-enquanto-seu-futuro-e-planejado/>>. Acesso em: novembro de 2017.

ESTRADA REAL E UM OLHAR PARA PETRÓPOLIS, RJ: O MAPA COMO RECURSO DE ORIENTAÇÃO E DIVULGAÇÃO DA ROTA TURÍSTICA

Tainá Laeta

Sérgio Ricardo Fiori

Manoel do Couto Fernandes

Introdução

O sistema sesmarial foi implementado na colônia chamada Brasil com o intuito de povoamento e ocupação de terras para defesa, ocorrendo inicialmente e de maneira majoritária no litoral até o final do século XVI e meados do século XVII. No entanto, é no final de 1600 com a descoberta aurífera que ocorre uma corrida para abertura de caminhos e ocupação de terras para o interior da colônia.

A exploração do ouro e a necessidade de instalação de postos fiscais para controle no tráfego do metal nobre faz com que os caminhos para as Minas Gerais ganhem impulso, sempre com o intuito de encurtar o tempo e trazer mais segurança ao ataque de corsários.

A abertura de caminhos e consequentemente ocupação das terras para o interior da colônia está relacionado a intensificação e interiorização do processo de urbanização brasileira. Azevedo (1992, p. 5) aponta as diferentes fases da urbanização no território brasileiro. Inicialmente, no século XVI foram registradas as primeiras projeções de núcleos urbanos. O século seguinte é marcado pelo início da urbanização brasileira, instituído pelo regime de Capitâneas, com uma grande difusão e instalação dos aglomerados urbanos, ressalta-se que a instalação ocorre preponderantemente no litoral brasileiro, mas com alguns registros de interiorização dentro dos limites das capitâneas.

Por fim, é no século XVIII que o processo de urbanização ocorre de fato. Alguns fatores contribuíram para tal desenvolvimento, e no que tange as questões econômicas, as descobertas auríferas nas Minas Gerais são de grande relevância. Já no século XIX, o

impulso maior vem pela política, com a chegada da Corte portuguesa em 1808. Santos (2009, p. 19-30) afirma, que é no século XIX que a urbanização brasileira atinge sua maturidade, mas é somente no século XX que irá apresentar as características e configurações da urbanidade que se conhece hoje.

Posto isso, relata-se que é durante o século XVII que foram abertos dois caminhos: o primeiro denominado de Caminho Velho de São Paulo, que fazia a ligação entre os portos do Rio de Janeiro (RJ) e São Vicente (SP), continuando pelos vales dos rios Tietê e Paraíba do Sul. E posteriormente, por uma necessidade de segurança foi criada a variante terrestre, denominada Variante do Caminho Velho, entre Taubaté no vale do rio Paraíba do Sul e o porto de Paraty, acarretando assim um menor tempo na ligação terrestre com o porto do Rio de Janeiro, como também manteve sua rota mais próxima a costa brasileira (Figura 1).

Figura 1 - Croqui dos antigos caminhos de ligação entre o porto do Rio de Janeiro para as Minas Gerais

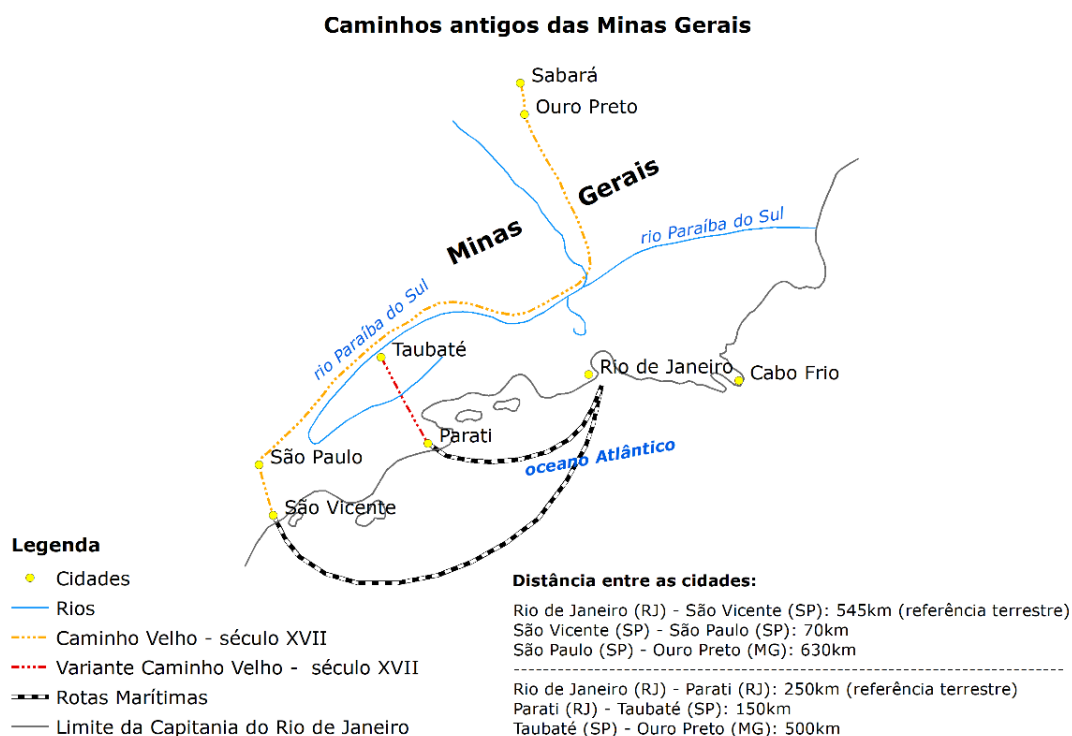


Figura realizada pelos autores adaptada de RABAÇO (1985)

Scheffel (2021) corrobora a insegurança do Caminho Velho, ao citar que a coroa portuguesa era consciente do desvio do ouro, e a consequente não cobrança dos impostos, chegando um tempo que o trajeto se tornou inviável, tanto em relação aos perigos quanto pela demora da viagem.

Neste contexto, na segunda metade do século XVII, tornou-se necessário um Caminho Novo (também conhecido como Caminho do Garcia, Caminho do Couto,

Caminho do Pilar), cujo objetivo era transpor diretamente a serra do Mar, o que fazia o caminho ser ainda mais seguro e curto entre as Minas Gerais e o Rio de Janeiro, sendo o único dos quatro caminhos construídos a partir de uma ordem real. Ressalta-se também, que devido a intensificação das atividades mineiras foi criado o porto oficial do embarque de ouro nas “naus do quinto real”¹ com destino à Corte de Lisboa.

O Caminho Novo contava com vários núcleos de povoamento, por onde circulavam exploradores, forasteiros, mercadores, escravos e produtos de subsistência. Além de bois, cavalos e muares, trazidos do sul do Brasil para servirem de transporte nas minas. Toda a movimentação do caminho faz surgir uma grande quantidade de vendas, pousos e estalagens, tornando-o a principal via de passagem do ouro e do comércio exterior dentre os portos da colônia (SCHEFFEL, 2021).

No trecho fluminense da via, Fróes (2006, p. 2), afirma que o Caminho Novo foi o ponto inicial para a ocupação das terras devolutas da bacia do Médio Inferior do Vale do Paraíba, havendo a necessidade da abertura de um novo caminho, a “Variante do Caminho Novo”.

A solicitação da Coroa Portuguesa foi feita ao Capitão-Mor Garcia Rodrigues Pais, filho do bandeirante Fernão Dias Pais Leme. As obras iniciaram no ano de 1698 e por tamanho desempenho, no ano seguinte Garcia Rodrigues Pais deixou pronta a picada da serra do Mar que podia ser transitada por tropeiros, tanto em direção ao oceano quanto ao interior da colônia.

Vale ressaltar que o caminho foi concluído em 1702, com ajuda do Coronel Domingos Rodrigues, que assim como Garcia Pais, renunciou a recursos próprios para finalização da obra (COSTA, 2015, p. 86). Tal caminho passava por Paty do Alferes, Marcos da Costa, chegando ao porto do rio Pilar que é afluente do rio Iguaçu na baía de Guanabara, mais especificamente no cais da praia dos Mineiros (atual Praça XV).

O Caminho Novo, porém, era marcado por escarpas íngremes e travessias de rios, o que tornava seu trânsito inviável sob condições chuvosas e impróprio para cavalgadas. Desta forma, a Coroa Portuguesa, ainda no início do século XVIII, solicitou a Garcia Pais melhorias no caminho e assim foi feita a “Variante do Caminho Novo”. Por questões de saúde, o Capitão-Mor Garcia Pais, apesar de ter iniciado as melhorias, declinou da construção dessa variante do caminho, sendo terminada pelo Sargento-Mor Bernardo Soares de Proença que se prontificou a fazê-lo por ter familiaridade com a área, pois possuía uma fazenda em Suruí na Baixada Fluminense.

¹ O quinto se refere ao imposto cobrado pelo governo português durante o período colonial brasileiro. Isto porque, o imposto se referia a cobrança de 20% (um quinto) do metal extraído quando registrado nas casas de fundição. As naus eram os navios que levavam o imposto da colônia à Portugal.

Tal caminho também é conhecido como Caminho Real das Minas Gerais, Caminho da Serra da Estrela, Caminho do Proença, ou mais popularmente como Caminho do Ouro ou Caminho dos Mineiros, tendo sido traçado pelo vale do rio Piabanha, chegando ao porto da Estrela no rio Inhomirim, e concluído no ano de 1725 - Figura 2 (RABAÇO, 1985, p. 1-9).

Figura 2 - Croqui dos novos caminhos de ligação do porto do Rio de Janeiro, partindo da baía de Guanabara para as Minas Gerais

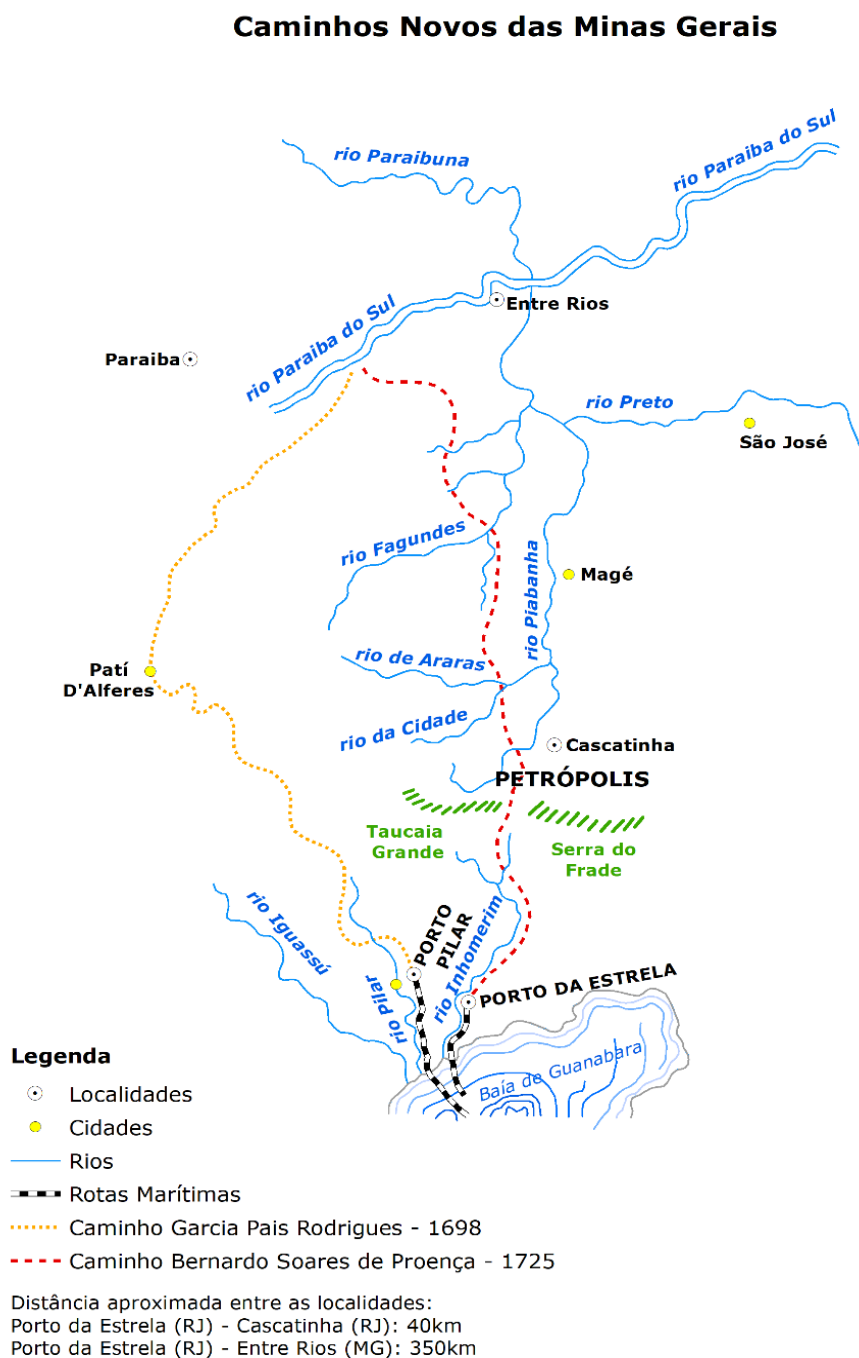


Figura realizada pelos autores adaptada de Lamego (1963) & Rabaço (1985)

Segundo Costa (2015, p. 88), da região das minas para o porto da Estrela, o traçado do caminho passava por locais conhecidos como Santo Antônio da Encruzilhada, onde encontrava com o Caminho do Couto ou do Garcia. Posteriormente seguia por Inconfidência, povoado de Paraíba do Sul, Pedro do Rio e Itaipava. Nesta última, mais especificamente pela fazenda Itamarati (propriedade de Bernardo Soares de Proença), continuava pelas margens do rio Piabanha, pelo curso do Córrego Seco em Petrópolis, até alcançar a serra da Estrela e o rio Inhomirim. Do Inhomirim embarcava-se no chamado porto Estrela até a praia dos Mineiros (atual Praça XV), local de desembarque na cidade do Rio de Janeiro.

Aborda-se ainda, de uma maneira mais sucinta, os caminhos de Sabarabuçu e dos Diamantes. A primeira metade do século XVII é marcado por um período de certa interrupção do bandeirismo, pois foi um momento em que os paulistas foram obrigados a permanecer em suas regiões para assegurar a defesa de diferentes partes de seu território. Isto devido a um mandato do Capitão-mor Álvaro Luiz Alves, datado de 1624, o qual proibia a saída de pessoas para o sertão da América portuguesa em razão da defesa da capitania. Desta maneira, até a metade do século XVII não há registro da realização de importantes bandeiras para a região das Minas, e consequentemente, nenhuma menção a Sabarabuçu.

Entretanto, a partir da segunda metade do século XVII a descoberta de ouro na região de Paranaguá, isto é, nos sertões a leste e a oeste de Tordesilhas, despertou a expectativa dos paulistas em encontrarem ouro nos sertões do interior, então representadas no imaginário dos bandeirantes pela resplandecente Serra de Sabarabuçu (COSTA, 2007, p. 115). Assim, ao longo da segunda metade do século XVII algumas expedições foram organizadas por Salvador Correia de Sá e Benevides (governador da Repartição Sul do Brasil - que compreendia as capitanias do Rio de Janeiro, São Paulo e Espírito Santo) com o objetivo de conquistar esse território mais ao interior da América portuguesa. Segundo Costa (2015, p. 116), em 12 de março de 1681 partiu a expedição de Dom Rodrigo de Castelo Branco, na busca por Sabarabuçu. Vale ressaltar que este contou com a facilidade de bandeiras anteriores, como a de Fernão Dias. Posteriormente, no ano de 1686, Garcia Rodrigues Paes, filho de Fernão Dias, dá continuidade à missão de seu pai em encontrar ouro em Sabarabuçu e praticamente encerra o período marcado pela realização das bandeiras.

Scheffel (2021) complementa que o Caminho do Sabarabuçu ou da Serra Resplandecente remonta uma lenda da qual contam sobre um brilho dourado no topo da Serra da Piedade, porém quando os viajantes chegavam até o local, o reflexo era na verdade apenas do minério de ferro. Uma observação importante desse caminho é que possuía muitos atalhos que facilitavam a não cobrança do quinto e

de outros tributos. A autora completa, que o Caminho dos Diamantes, que liga as atuais cidades de Diamantina e Ouro Preto, tem início do século XVIII, a partir da descoberta de pedras preciosas no rio Jequitinhonha por volta de 1714, próximas as localidades de Serro Fino e Tijuco, em meados de 1714. No entanto, o fato foi encoberto por dois motivos: *porque a população não sabia o valor das pedras; e pelo fato de o governador da capitania Dom Lourenço de Almeida ter escondido os diamantes até 1729, fazendo uma grande reserva e só comunicando à Coroa quando viajantes começaram a espalhar a notícia* (SCHEFFEL, 2021, p. 563). Devido a esses fatos, relata-se que diferente de outras regiões, houve um desencorajamento da ocupação dessa região, o que não aconteceu, porque o caminho se tornou um dos mais importantes do período.

Posto isso, a partir do contexto histórico comum, os quatro caminhos - Velho, Novo, Sabarabuçu e do Diamantes - vão se constituir na Estrada Real, ao estarem diretamente relacionadas ao escoamento de riquezas minerais das Minas Gerais para o porto do Rio de Janeiro com destino à Portugal.

Os caminhos da Estrada Real estão divididos em três estados brasileiros - Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro (Figura 3) - abrangendo uma grande quantidade de cidades com seus patrimônios (materiais e imateriais) que atraem turistas o ano todo.

Atualmente, a riqueza histórica da região Sudeste do Brasil, associada ao desenvolvimento do lazer turístico de massa implementado principalmente após 1970, possibilitou o surgimento e a consolidação de inúmeros atrativos das mais variadas tipologias: gastronômica, cultural, religiosa, histórica; além do turismo em ambientes naturais – em montanhas, cachoeiras, estâncias de águas, trilhas, etc.

Segundo Scheffel (2021), a Estrada Real se apresenta como um dos maiores projetos turísticos em desenvolvimento no Brasil. Em 2008, o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) mostrou interesse em transformar a Estrada Real em Patrimônio Mundial da UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura) na categoria de Itinerário Cultural.

De 2008 para cá, tem-se constituído um dossiê sobre a rota e sua importância para o Brasil. Scheffel (2021) ressalta ainda, que o itinerário passa por cento e noventa e oito municípios, possuindo trechos preservados do período colonial. Aliás, centro histórico de Ouro Preto (em 1980) e Diamantina (em 1999) e o conjunto arquitetônico e paisagístico do Santuário de Bom Jesus de Matosinhos, em Congonhas (1985) já são tombados como patrimônio cultural mundial pela UNESCO. Portanto, caso a UNESCO aceite o pedido, a Estrada Real pode ter a mesma relevância do Caminho de Santiago de Compostela (Espanha), e da Rota do Incenso e das Especiarias (países do Oriente Médio).

Devido a grandiosidade histórico-cultural e extensão física da Estrada Real, o capítulo oferece um pouco mais da história do trecho fluminense, abordando mais especificamente o município de Petrópolis.

O trecho da variante do Caminho Novo: área gênese da cidade de Petrópolis

Desde os tempos mais remotos, os caminhos para as minas faziam a ligação entre o litoral (cidades portuárias) e o interior da colônia. Em fins do século XVII, as comarcas da Vila Rica (Ouro Preto) e Mariana se destacavam pela descoberta abundante de ouro (COSTA, 2015; SANTOS et al., 2009). Um antigo caminho do ouro denominado Variante do Caminho Novo, também conhecido como Caminho Real das Minas Gerais ou Caminho do Proença, exerceu grande influência no traçado urbano do trecho, viabilizando a instalação do núcleo (urbano) inicial de Petrópolis, em decorrência de sua importância comercial no escoamento da exploração aurífera vinda das Minas Gerais.

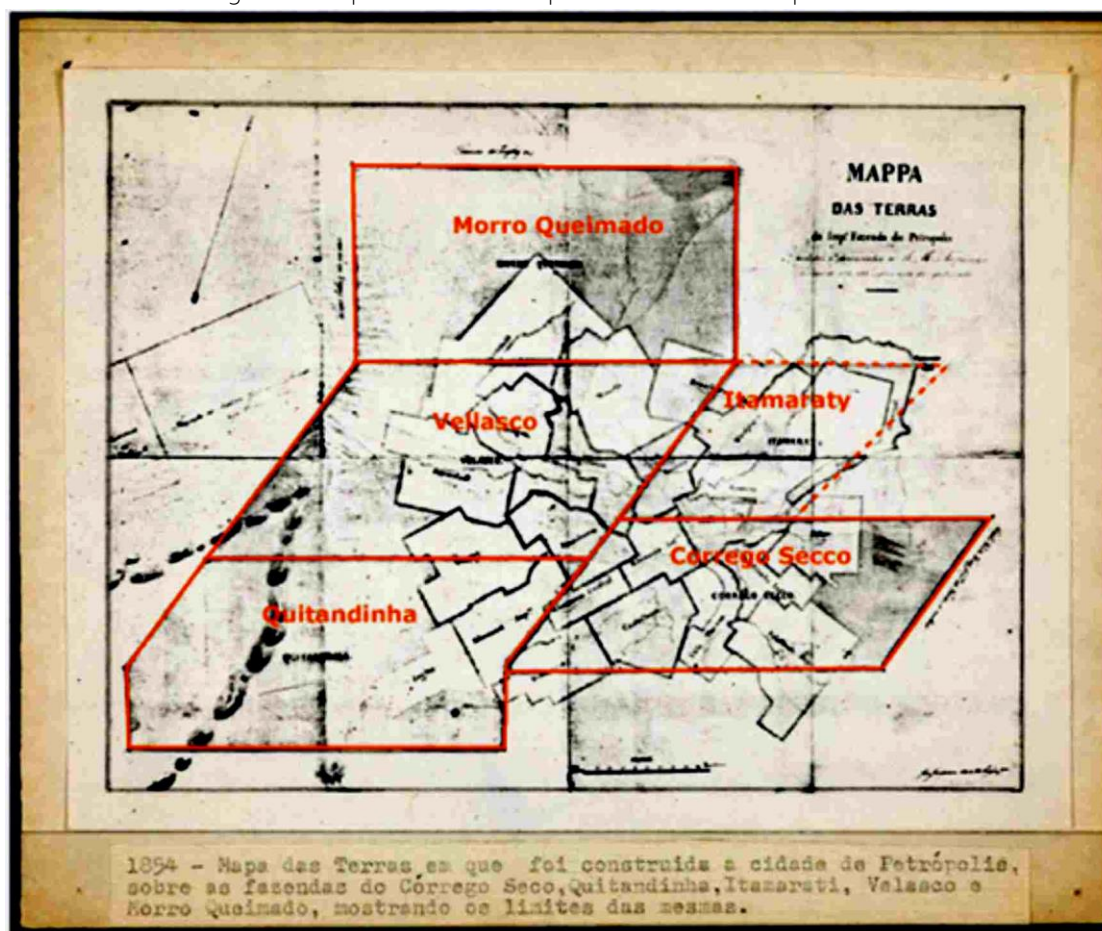
Tanto assim, que esse caminho se ligava a Estrada de Ferro Mauá (primeira linha férrea do Brasil inaugurada em 1854) por meio da estação no alto da serra, instalada na Villa Theresa. Esta via possibilitou um maior fluxo de pessoas e produtos entre a cidade petropolitana e a capital do império.

O plano de povoação/colonização da cidade de Petrópolis, datado de 1843, não surgiu somente de um desejo pessoal de Sua Majestade Imperial Dom Pedro II em construir um palácio de verão, mas foi desenvolvido sob a necessidade de medidas nacionais que o império brasileiro se deparava: estradas e colonização.

Esta necessidade remonta ao século XVII, e no caso da futura cidade de Petrópolis, visava-se primordialmente a melhoria da Variante do Caminho Novo, que proporcionou condições para que ali se instalasse uma povoação, e que somada as amenidades climáticas do local, também fosse possível a construção do palácio de verão de Sua Majestade Imperial.

O feito de um núcleo urbano na Variante do Caminho Novo requereu muitas sesmarias, tais como Corrego Secco, Quitandinha, Vellasco, Morro Queimado e parte de Itamaraty. Esta última sesmaria deu origem a fazenda do Itamarati e a fazenda do Córrego Seco (Figura 4), nela consta a delimitação das antigas fazendas (Itamaraty, Corrego Secco, Quitandinha, Vellasco e Morro Queimado) que compuseram a área hoje denominada Petrópolis.

Figura 4 - Mapa das terras da Imperial Fazenda de Petrópolis – 1854



Fonte: Instituto Brasileiro de Museus – Museu Imperial, 2022.

A fazenda Itamarati pertenceu ao Sargento-Mor Bernardo Soares de Proença, o mesmo que foi responsável pela abertura da Variante do Caminho Novo, sendo posteriormente deixada de herança a seu filho Antonio de Proença Coutinho Bittencourt.

O Caminho do Proença impulsionou a ocupação de terras nesta rota para as Minas Gerais, com o surgimento de roças e pousos visando atender a passagem de pessoas com a oferta de mercadorias; ou seja, a economia local foi favorecida pela abertura da Variante do Caminho Novo.

A fazenda do Córrego Seco, segundo o documento do Arquivo Nacional nº 799 consta sob o nome de “Rancho da Farinha” e sua sede localiza-se ao longo do

Caminho Novo próxima a confluência dos rios Morto e Quitandinha, também abrigava tropas e fornecia o necessário aos viajantes (RABAÇO, 1985, p. 5, 16).

A dita fazenda foi deixada em herança ao Sargento-Mor José Vieira Afonso, sendo mais tarde vendida ao Imperador Dom Pedro I em 6 de fevereiro de 1830, já nesse momento sob o nome de fazenda da Concórdia. Em seguida, já como propriedade de Dom Pedro II, seu nome foi alterado para fazenda Imperial de Petrópolis, onde foram anexadas às suas terras as fazendas vizinhas, entre elas a fazenda do Itamarati, dando origem ao núcleo inicial de Petrópolis.

Ainda no século XIX, a Variante do Caminho Novo continuava a ter grande importância na ligação entre o litoral e o interior da colônia, sendo solicitado por Dom João VI, através do Decreto de 20 de fevereiro de 1818, a melhoria da estrada da serra da Estrela juntamente com a construção das pontes dos rios Paraíba e Paraibuna que se ligavam a dita estrada, mesmo que tal ligação terminasse no distrito da capitania de Minas Gerais. A figura 5 apresenta o decreto de 20 de fevereiro de 1818, que solicita a melhoria da estrada da Serra da Estrela.

Após a aquisição da propriedade da fazenda do Córrego Seco, o imperador Dom Pedro I alterou seu nome para fazenda da Concórdia e encarregou o Tenente de Engenheiros e arquiteto dos Paços Imperiais, Pedro José Pezerat, a elaboração do projeto do Palácio da Concórdia (LACOMBE, 1939a, p.43). Todavia, o custo foi demasiado elevado, sendo postergado devido a abdicação do trono de Dom Pedro I, ocorrida em 07 de abril de 1831, retornou a Portugal para liderar a Revolução Constitucionalista do Porto contra seu irmão, o absolutista Dom Miguel, o qual usurpara a coroa de Maria da Glória, a futura Dona Maria II, filha de Dom Pedro I.

O herdeiro do trono brasileiro, Dom Pedro II, com um projeto mais modesto que o de seu pai, através da intermediação do engenheiro e Mordomo da Casa Imperial Paulo Barbosa e apoio do Presidente da Província do Rio de Janeiro (Visconde de Sepetiba – Aureliano de Souza Coutinho), confiou a tarefa a Julio Frederico Koeler (LACOMBE, 1939a, p. 6; NEVES & ZANATTA, 2016, p. 42).

Figura 5 - Decreto para melhoria da estrada

DECRETO — DE 20 DE FEVEREIRO DE 1818

Manda melhorar a estrada que da serra da Estrella, se dirige aos rios Parahyba e Parahybuna.

Constando na minha real presença os incommodos que soffrem os viajantes na passagem dos rios Parahyba e Parahybuna, sendo esta feita em barcas ou canoas, principalmente no tempo das cheias destes rios, e querendo facilitar e promover as reciprocas communicações dos meus vassallos, para bem do commercio e agricultura, que não podem prosperar no interior deste vasto Reino sem que se ponham em bom estado as estradas, e se construam pontes nos Rios que as separam, e se tornem navegaveis todos os que o poderem ser pela devida applicação dos meios a esse fim empregados: sou servido ordenar, que o producto do imposto que até agora se tem cobrado para a obra da Serra da Estrella, offerecido pelos que da Capitania de Minas Geraes tem de vir a esta Provincia do Rio de Janeiro, seja applicado para a despeza da construção das pontes nos Rios Parahyba e Parahybuna, e para o melhoramento da estrada que pela Serra da Estrella se dirige aos ditos rios, em toda a extensão do Districto desta Provincia do Rio de Janeiro, até se comunicar á nova estrada que fór necessario fazer com a antiga, ainda que este encontro se effectue no Districto da Capitania de Minas Geraes. E porque me foi constante que José Antonio Barbosa Teixeira, actual Administrador dos direitos das passagens dos ditos rios, e do imposto para o caminho da Serra, me tem servido com honra e zelo: Hei outrosim por bem encarregal-o da Administração

CARTAS DE LEI ALVARÁS DECRETOS E CARTAS RÉGIAS 19

destas tão importantes obras, dando regularmente conta, pela Mesa do Real Erario, do seu recebimento e despeza, e pondo em pratica as instrucções que ao mesmo fim lhe forem dadas na respectiva Contaduria Geral. Thomaz Antonio de Villanova Portugal, do meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino, encarregado da Presidencia do Real Erario, o tenha assim entendido e o faça executar com os despachos necesarios. Palacio do Rio de Janeiro em 20 de Fevereiro de 1818.

Com a rubrica de El-Rei Nosso Senhor.

Fonte: Brasil (1818)

Assim, quando Paulo Barbosa assumiu a Mordomia Imperial em 1833, a construção de um palácio para o soberano no Alto da Serra já se encontrava entre as suas preocupações. Nessa mesma época Julio Frederico Koeler estava incumbido nos trabalhos da “Estrada Normal” que ligaria o porto da Estrela a Paraíba do Sul, passando pela fazenda do Córrego Seco.

Lacombe (1939a, p. 8) aponta que o emprego dos colonos alemães abordo do navio francês La Justine no ano de 1837 nas obras da Estrada da Estrella configura um *intenso plano de colonização estrangeira, systematica e pacientemente seguido pelas autoridades provinciaes*. Arbos (1946, p.135), complementa que primeiramente os referidos colonos alemães eram empregados na construção de estradas e outras obras da província e que findado tais atividades e consequentemente sem ocupação os mesmos eram direcionados

as terras de Petrópolis para desenvolverem atividades agrícola, com o objetivo de criação de uma futura colônia agrícola.

Mas, antes ainda, no que tange a colonização em terras petropolitanas, a primeira tentativa foi do alemão, naturalizado russo George Heinrich von Langsdorff, cônsul-geral da Prússia no império do Brasil, na província do Rio de Janeiro. No ano de 1816, ele adquiriu a fazenda da Mandioca nas proximidades do porto da Estrella e era muito visitada por cientistas e naturalistas europeus. Na época da independência tentou instalar o núcleo colonial, mas fracassou arruinando seu plano para o desenvolvimento da principiante empresa agrícola (LACOMBE, 1939a, p. 7).

Entretanto, a ideia de tornar Petrópolis um centro fornecedor de frutas, cereais e legumes para o Rio de Janeiro não prosperou. Arbos (1946, p. 133) aponta já na segunda metade do século XIX a função efêmera de Petrópolis como empório comercial. Destaca ainda nos primeiros anos de uso da “Estrada Normal” ter havido uma ascensão, pois convergia a passagem de tropeiros pela região. Contudo, com a expansão da estrada com destino a Juiz de Fora e as estações acarretando novas paragens provocou o decaimento dessa função.

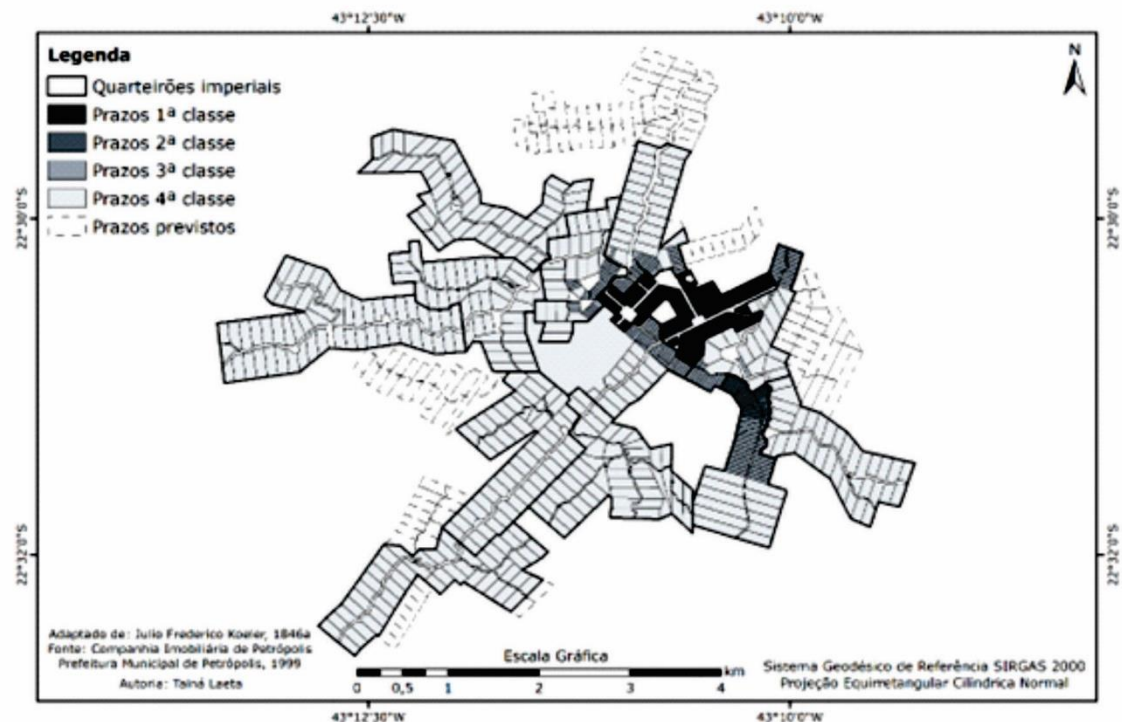
Posterior a tentativa de colonização de George Heinrich von Langsdorff, é implementado o “Plano-Povoação Palácio de Verão” ou “Plano Koeler” de 1843. Este pode ser compreendido como um conjunto de documentos históricos normativos que estipulam as regras para ocupação da área gênese da cidade de Petrópolis, isto é, desde a forma de arrendamento e seus valores, assim como, a organização espacial das funções atribuídas a cada classe de prazos (terrenos) imperiais (BRASIL, 1843).

Neste conjunto de documentos de normas, destacam-se o primeiro de todos os documentos, o *Decreto Imperial nº 155*, e o último documento normativo, *Relatório do presidente da Província do Rio de Janeiro, o senador Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho, na abertura da Assembléa Legislativa Provincial no 1º de março de 1846, acompanhado do orçamento da receita e despesa para o anno financeiro de 1846 a 1847*

No *Decreto Imperial nº 155*, já constavam algumas exigências a serem contempladas com o arrendamento no valor de um conto de réis anuais sobre a fazenda do Córrego Seco ao Major de Engenheiros Julio Frederico Koeler. Como também fica explícito o objetivo de rendimento com os prazos a serem aforados, pré-estipulando os valores a serem cobrados por braça.

O relatório provincial de 1º de março de 1846 estipulava as diretrizes sobre a distribuição dos prazos imperiais, como também, determinava a finalidade de uso dos prazos de acordo com as quatro classes definidas. Assim, os prazos foram divididos em quatro classes (Figura 6). Os prazos de 1ª e 2ª classe eram reservados a negociantes, artistas e pessoas ligadas a corte; sendo os de 1ª classe pertencendo a Villa Imperial e os de 2ª classe pertencendo a Villa Theresa; os prazos de 3ª classe eram destinados a artistas que não se ocupassem muito da lavoura; e os de 4ª classe eram designados a lavoura (BRASIL, 1846, p. 91).

Figura 6 - Prazos imperiais da Planta Koeler distribuídos por classes



Fonte: Decreto Imperial nº 155

A lógica desta distribuição explicita um padrão característico até a primeira metade século XIX com a instalação próxima ao centro da cidade atendia aos anseios de uma elite, pois era no centro que se encontravam as mais importantes instituições urbanas: o governo por meio do palácio, a igreja, as instituições financeiras e o comércio (CORRÊA, 1989, p. 68).

Deste modo, os caminhos do ouro implicaram em práticas econômicas e sociais a época, que se refletem na qualidade do ambiente urbano contemporâneo. Aliás, o que se observa nos dias de hoje, é uma intensificação do processo de ocupação do solo em Petrópolis, sabendo que as origens da ocupação desse núcleo urbano estão ligadas a construção da Variante do Caminho Novo do Ouro no século XVIII, e ao Plano-Povoação Palácio de Verão ou Plano Koeler no século XIX.

Rota turística da Estrada Real: a eficácia dos mapas como recurso de informação

O Instituto Estrada Real - IER (2022) afirma que a Estrada Real é a maior rota turística do país, apresentando mais de mil seiscientos e trinta quilômetros de extensão, tendo como essência o resgate das tradições do percurso, ao valorizar a identidade e belezas da região.

Levando-se em conta o Programa de Regionalização do Turismo (BRASIL, 2005, p.6-7, apud ALMEIDA, 2006, p. 105), define-se rota turística como um *percurso continuado e delimitado cuja identidade é reforçada ou atribuída pela utilização turística*. Enquanto roteiro turístico se

estabelece por um *itinerário caracterizado por um ou mais elementos que lhes conferem identidade. É definido para fins de planejamento, gestão, promoção e comercialização turística.*

Neste contexto, é interessante perceber que a Estrada Real oferece um passaporte a seus visitantes, que pode ser adquirido no site do Instituto, permitindo ao turista acompanhar e registrar todas as suas experiências pela rota turística. Para adquirir o passaporte, o turista deve preencher um cadastro. O passaporte físico e os carimbos das viagens realizadas podem ser retirados em pontos das cidades cadastradas. O site disponibiliza a lista completa desses pontos - [https://institutoestrada.real.com.br/passaporte/](https://institutoestrada.real.com.br/passaporte/#new-passport) (Figura 7).

Figura 7 - Passaporte da Estrada Real

Estrada Real
Uma estrada, seu destino

A Estrada Real Caminhos Roteiros Planilhados Passaporte

O Passaporte Estrada Real é um registro único e permite que você acompanhe e registre todas as suas experiências nos caminhos da Estrada Real. Para adquirir o seu, basta preencher o **cadastro passaporte**.

Passaporte Virtual em Breve
O passaporte é gratuito e individual, e você o terá no formato virtual, baixe o Aplicativo Estrada Real e adquira o seu, mas se quiser o seu passaporte também no formato físico basta solicitar e conferir os locais de retirada.

Encontre pontos de retirada do passaporte e de carimbo
Para saber exatamente qual o Ponto de Retirada de Passaporte e Ponto de Carimbo mais próximo de você, selecione um Caminho e uma cidade ou baixe a lista completa dos locais.

CADASTRO PASSAPORTE
Preparado para percorrer os Caminhos da Estrada Real?
Após o preenchimento do formulário abaixo, aguarde um e-mail com o código que deverá ser apresentado em qualquer ponto de retirada do Passaporte. Lembre-se de conferir também seu spam/lixo eletrônico.

Nacionalidade
☒ Brasileiro(a) ☐ Estrangeiro(a)

E-mail* CPF*

Nome* +55

Data de nascimento* Selecione o gênero*

Como percorrer* Estado* Selecione o estado primeiro*

ENVIAR

Fonte: Instituto Estrada Real (2022)

Petrópolis, ao sul do Caminho Novo da rota, é divulgada tanto no site oficial do IER quanto no site do município - TurisPetro (2022). Nesses endereços, pode-se encontrar informações sobre seus atrativos, serviços e equipamentos e infraestrutura básica.

O site do Instituto Estrada Real ainda disponibiliza alguns mapas como meio de comunicação e divulgação da Estrada Real. Inicialmente, é importante ressaltar que os mapas para o turismo e lazer ter como base os principais grupos e necessidades turísticas de Beni (1997) - Figura 8.

Isto porque, o produto turístico, e consequentemente, os mapas para o setor acabam representando gráfica e cartograficamente (com maior ou menor grau de detalhamento) os

principais grupos e necessidades turísticas, sendo ao mesmo tempo parte integrante do grupo de Informação e Organização de Viagens, ao se pensar que os mapas (enquanto produtos de folheteria, ou disponíveis em sites do destino) se fazem presentes em estabelecimentos públicos e privados (impressos ou em modo digital) como recurso de marketing turístico do destino a ser comercializado. Em outras palavras, e baseando-se e complementando com Ignarra (2003), os produtos cartográficos são oferecidos nas mais diferentes escalas, representando graficamente desde atrativos naturais e culturais (p. ex.: praias, parques naturais, sítios históricos, museus, gastronomia), serviços e equipamentos turísticos (p. ex.: hotéis, restaurantes, locais de recreação e entretenimento, serviços de guia, aluguel de carros, operadores turísticos), serviços e equipamentos de apoio ao turismo e equipamentos (p. ex.: posto de gasolina, hospital, mecânico de automóveis, ônibus, trem, avião, banco), até recursos de infraestrutura básica (p. ex.: linhas de trem, metrô, rodovia, rodoviária, aeroporto, sistema de água e esgoto, coleta de lixo, fornecimento de iluminação e internet).

Figura 8 - Principais grupos e necessidades turísticas

PRINCIPAIS GRUPOS E NECESSIDADES	EMPRESAS DE TURISMO
• Deslocamento	- Transportadoras para curtas, médias e longas distâncias, oferecendo transporte ferroviário, rodoviário, aéreo, marítimo, fluvial, lacustre, etc. - Locadoras de veículos.
• Alojamento • Alimentação	- Hotéis, motéis, <i>campings</i> , imobiliárias para locação de férias, etc. - Restaurantes, lanchonetes, hotéis, motéis, supermercados, etc.
• Recreação e entretenimento	- Hotéis, bares, boates, cinemas, teatros, cassinos e outras instalações de lazer e entretenimento.
• Saúde, convalescença e restabelecimento	- Policlínicas, balneários, sanatórios, termas, estações de águas, spas, etc.
• Informação e organização de viagens	- Agências de viagens e operadoras de turismo, transportadoras, hotéis, organizações corporativas, etc.

Fonte: Beni (1997, p.181)

Partindo do princípio de que os mapas são divididos em dois grandes grupos: planejamento e gestão do território turístico; e outro preocupado com a orientação e meio de divulgação para o turista - FERNANDES, MENEZES E SILVA (2008), FIORI (2010, 2017), SILVA E FIORI (2020) - o capítulo se preocupa mais especificamente como o segundo grupo: orientação e divulgação para o turista. O grande número de atividades recreativas, sociais e culturais, associadas aos equipamento-serviços e a infraestrutura básica faz com que o visitante possa dispor de produtos cartográficos com diferentes níveis de qualidade da informação ao usuário:

- Esboços e mapas sem preocupação cartográfica - apresentam graves deficiências cartográficas relacionadas aos elementos essenciais de um mapa (cartesiano) e, conseqüentemente, de comunicação, como, por exemplo: a inserção de título (topo do mapa, e que contextualiza e direciona o olhar do usuário), a ausência de escala (gráfica), falta ou erro na representação do

sistema de referência (direções cardeais) e legendas que cumpram plenamente a função de informar. Além disso, soma-se a distorção (transforma-se uma avenida de pequena extensão em longa - vice-versa) e/ou omissão de parte das vias (sendo em casos mais graves representadas somente as vias principais). Todos esses itens somados dificultam enormemente a localização, o deslocamento e a relação com os atrativos, serviços-equipamentos (turísticos e de apoio ao turismo) e as infraestruturas básicas do destino turístico.

- Mapas com preocupação cartográfica - apresentam título, escala, legenda e sistema de referências.
- Mapas esquemáticos das redes de transportes - representam linhas de metrô, trem, barcas, etc; não havendo uma preocupação com escala, o importante é a ligação correta entre um ponto e outro da chegada/parada.
- Mapas de orientação com base topográfica – há necessidade da representação da morfologia do terreno. Muito utilizado por turistas em ambiente natural (ecoturismo, turismo e esporte de aventura).
- Mapas especiais relacionados a rotas (maratona, ciclismo, vinhedo, cultural), e outros roteiros específicos: cavernas, compras, sítio histórico, rural, etc. Representam uma única tipologia turística. Este grupo pode apresentar mapas com ou sem preocupação cartográfica.

Além disso, a forma de apresentação (design cartográfico) do produto gráfico-cartográfico é de grande relevância, ou seja, Oliveira (1993) e Taylor (1991) ressaltam que a avaliação do material cartográfico tem início em perguntas simples, porém fundamentais: Por que e para que esse mapa? Que tipos de usuários vão precisar desse mapa? Qual a finalidade do material a ser confeccionado? Portanto, a preocupação inicial do cartógrafo é pensar o mapa a partir de uma situação previamente estabelecida, pois é a partir de um dado contexto (porque, para quem e qual o propósito) que se determinam (codificação e desenvolvimento gráfico-cartográfico) as expectativas (interesse, motivação) e a capacidade (facilidade de decodificação) de assimilar a informação pelo público-usuário potencial, oferecendo assim, orientações para o direcionamento do trabalho do produtor do mapa.

A partir de um embasamento teórico-metodológico baseado principalmente na Teoria da Comunicação e na Semiologia Gráfica (FIORI, 2020), pode-se dividir os mapas de orientação para o lazer e turismo em dois grandes grupos de representação (baseados nos níveis de abstração da realidade): os mapas para o lazer e turismo convencionais e pictóricos. Os mapas denominados convencionais (Figura 9 A) são compostos por formas geométricas e abstratas. Esse tipo de representação tem maior aceitação pelos iniciados nessa semântica - que é ensinada formalmente, sobretudo na escola - sendo imprescindível se recorrer à legenda para entender o que o mapa tem a dizer. Enquanto os mapas pictóricos são compostos de ilustrações e símbolos figurativos que possuem alguma(s) semelhança(s) física(s) ao objeto, elemento, fenômeno representado, sendo então, reconhecidos com maior facilidade (Figura 9 B). Cita-se ainda um subgrupo denominado semipictórico, que utiliza ao mesmo tempo representações convencionais e pictóricas (Figura 9 C).

Figura 9 - Design dos mapas



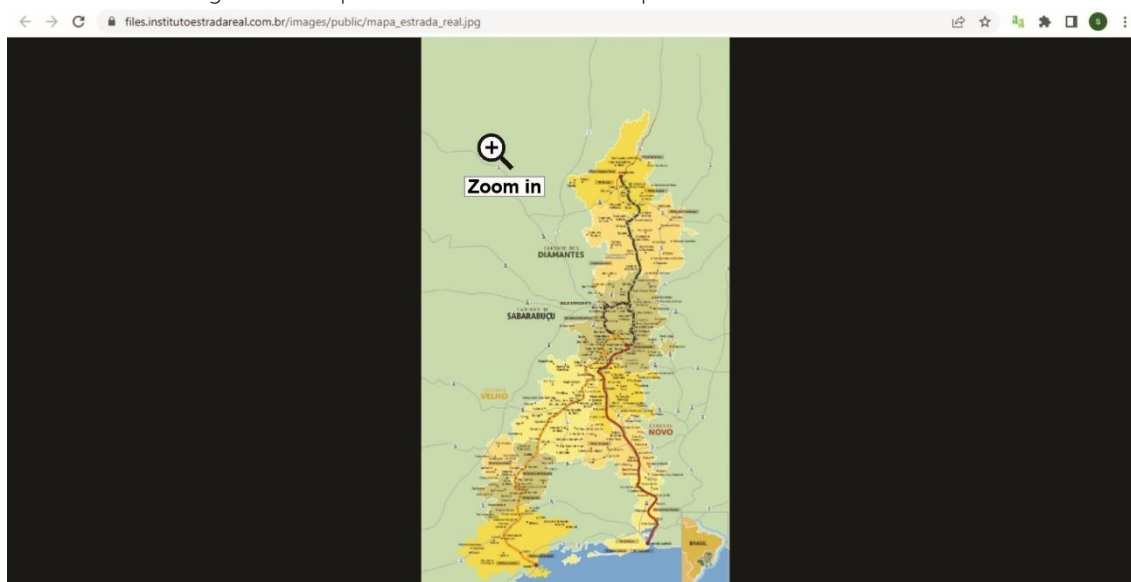
Fonte: Silva e Fiori (2020)

Assim, discute-se de forma crítica a qualidade, melhorias e sugestões dos produtos cartográficos disponibilizados pelo site do Instituto Estrada Real.

De início, disserta-se sobre algumas possíveis melhorias a serem realizadas no mapa (geral) da Estrada Real disponível em: https://files.institutoestradaareal.com.br/images/public/mapa_estrada_real.jpg (Figura 10).

Esta é a imagem que se abre ao clicar em download do mapa. Na página de abertura, vê-se um hiperlink² como o seguinte anunciado: “MAPA - Baixe o mapa com todas as cidades da Estrada Real” .

Figura 10 - Mapa da Estrada Real oferecido pelo site oficial da Estrada Real



Fonte: Instituto Estrada Real (2022)

² Ou simplesmente link, é uma conexão de um ponto para outro, podendo acessar (hiper)links de textos, gráficos, imagens, entrar em outra página do site ou de um outro site.

Na página, elenca-se a ausência de alguns elementos gráfico-cartográficos que prejudicam a decodificação e, conseqüentemente, a eficácia do mapa pelo usuário do produto.

Baseando-se em Nogueira (2008), nota-se a falta do título, que é o primeiro elemento visual a ser notado pelo usuário. Não havendo o título, o leitor precisa ir ao conteúdo do mapa para poder identificar o assunto tratado, o que gera uma informação mais lenta e com propensão ao erro de interpretação do tema. Percebe-se também a ausência da legenda, que auxilia na decodificação do conjunto de elementos simbólicos presentes no mapa. De preferência, a legenda deve representar em um mesmo quadro as quatro linhas (coloridas) dos caminhos da Estrada Real, acrescentando-se a linha das estradas; quadrados (coloridos) podem indicar os nomes dos parques, retirando as toponímias do mapa (que ficaria menos poluído visualmente), ressaltando que não é todo usuário que conhece os termos PE e PN; aponta-se ainda um erro quanto as localidades representadas, pois no enunciado se estabelece que o mapa apresenta todas as “cidades” da Estrada Real, mas ao se observar somente a cidade de Petrópolis, sabe-se que Itaipava é um distrito do município, e o bairro de Secretário faz parte do distrito de Pedro do Rio, ambos pertencentes a Petrópolis. O problema poderia ser resolvido com três tamanhos diferentes de círculos, cada um representando uma divisão administrativa. A figura 3 resolve o problema de uma forma genérica, relacionando “cidade, localidade” em um mesmo tamanho de círculo. E por que as cidades de Ouro Preto, Diamantina, Paraty e Rio de Janeiro são representadas em um círculo maior em vermelho? A pergunta poderia ser respondida na legenda. A escala (gráfica) também é um recurso importante em mapas para o lazer e turismo, ao informar o quanto uma área da realidade concreta foi diminuída para caber em uma folha de papel ou tela do computador, portanto, não havendo a escala, dificulta-se muito saber a distância entre pontos em um mapa. Em outras palavras, a escala gráfica auxilia na informação das distâncias de cidades, atrativos, serviços, infraestruturas básicas, fazendo com o usuário do mapa possa planejar seu deslocamento pelo espaço geográfico. Por fim, o aborda-se o sistema de referências (relacionado a indicação do Norte no mapa), que posiciona o local retratado em um determinado ponto na superfície terrestre, sendo o sistema de referências essencial para se encontrar a direção dos pontos cardeais: Norte, Sul, Leste, Oeste. Não há a necessidade de se indicar o Norte se a área mapeada for familiar ao usuário, mas pensando que o produto pode ser consumido por um grande número de pessoas, é razoável inseri-lo.

Levanta-se ainda, algumas questões relacionadas a apresentação visual do produto. O mapa geral de parte da América do Sul onde aparece o Brasil e os três estados em destaque (SP, MG, RJ) estaria melhor localizado na parte superior esquerda da folha/tela, pois em nossa cultura, os olhos ao lerem um texto fazem o movimento parte superior da folha/tela da esquerda para direita, assim, primeiro se apresenta a informação

geral (América do Sul-Brasil), e posteriormente o mapa-detalhe com os caminhos. Além disso, deve-se melhorar o acabamento do mapa em relação ao layout na folha. Há muitas áreas sem informação, com folha “sobrando” e que deveriam ser cortadas do mapa. Os caminhos poderiam ser representados com a devida localização nos estados, e indicar ao final de cada linha das rodovias qual cidade maior e/ou capital de estado se pode chegar. Falta inserir as toponímias de Oceano Atlântico e Baía da Guanabara.

Ao se clicar em *zoom in*, vê-se o mapa em seu tamanho final (Figura 11). O produto cartográfico está em zoom linear estático, isto porque, a relação entre o zoom e o conteúdo do mapa é estática, sendo apenas ampliada ou reduzida linearmente, não havendo uma mudança de conteúdo do mapa (BROWN, EMMER E WORM (2001). Aliás, ocorre apenas uma única etapa de zoom. Utiliza-se também o recurso *pan*³ para poder visualizar (por movimentos na horizontal e vertical) as informações de todo o mapa.

Figura 11 – Parte/recorte do mapa da Estrada Real após *zoom in*



Fonte: Instituto Estrada Real (2022)

Nesta etapa, as informações são vistas com maior clareza devido ao tamanho físico do mapa, e com isso se percebe mais um problema de decodificação, o que são os números (em cinza) entre uma localidade e outra dos caminhos? Esta informação também deveria estar na legenda. O *zoom out* faz o mapa voltar a seu tamanho original de tela cheia.

Sugestões: primeiro, criar outros mapas com hiperlinks em escalas maiores, representado separadamente os quatro caminhos da Estrada Real. Cada caminho pode

³ Decorre da inserção de barras de rolagem no lado direito ou esquerdo na parte inferior da tela. As barras surgem automaticamente toda vez que o tamanho da janela não suporta o conteúdo disponibilizado (BROWN, EMMER E WORM (2001).

ser dividido em duas, três partes, como se exemplifica na figura 12A da rota do Caminho Novo, produzindo assim, mapas com maior detalhamento de informações (históricas, atrativos, equipamentos e serviços) com pequenas ilustrações ou pictogramas, como no exemplo do recorte do mapa da região central de São Paulo (Figuras 12 B).

Sugestão final: inserir os principais Marcos de Sinalização da Estrada Real no mapa, em decorrência de sua importância estratégica, pois *estão sempre presentes onde há pontos de bifurcação ou em locais que geram dúvidas ao viajante sobre a continuação da trilha* (IER, 2022). Por isso, são essenciais tanto como referenciais espaciais ao longo dos caminhos, quanto na tomada de decisão (por onde ir) durante o percurso.

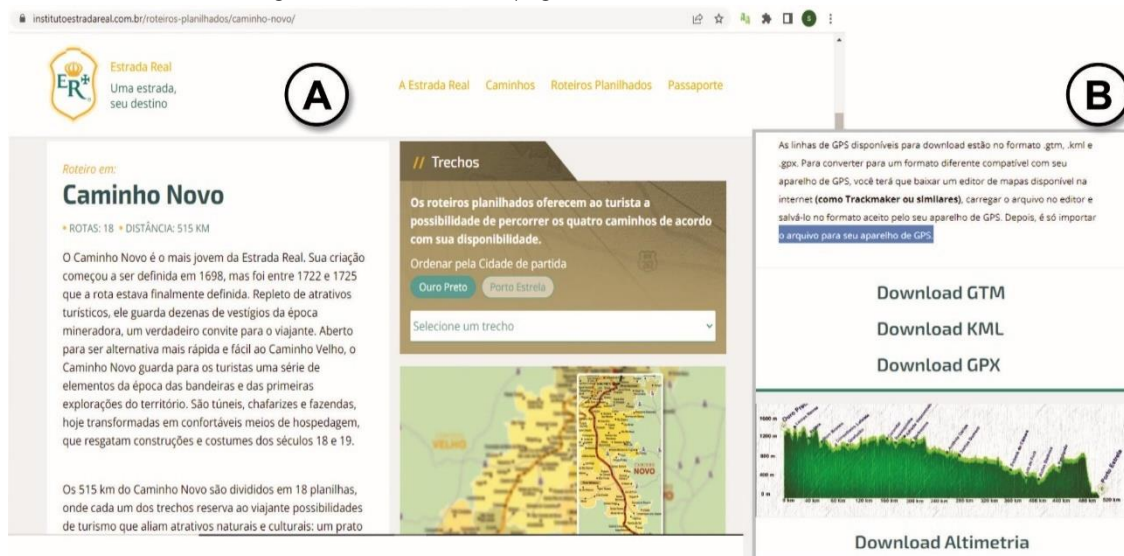
Figura 12 - Possibilidade de criação de mapas em zoom estático



Fonte: Instituto Estrada Real (2022), SPTuris (2022)

Na página inicial do site, o usuário também pode acessar um sub link intitulado “Roteiros Planilhados” , devendo-se escolher um dos quatro caminhos - Velho, Novo, Sabarabuçu e Diamantes - que se quer pesquisar/conhecer. Ao selecionar um dos caminhos, tem-se uma breve descrição da rota, abordando a história, os atrativos a serem vivenciados, o percurso total do caminho e os trechos planilhados, ressaltando em quilômetros as partes do percurso asfaltadas, estradas de terra e trilhas (Figura 13A). Ainda na página dos Roteiros Planilhados, pode-se fazer dois downloads: das linhas de GPS (Sistema de Posicionamento Global) e o perfil topográfico⁴ da rota (Figura 13B).

Figura 13 - Conteúdo da página dos Roteiros Planilhados - IER



Fonte: Instituto Estrada Real (2022)

Na próxima etapa, seleciona-se um dos trechos do caminho escolhido. A figura 14A ilustra o trecho de Secretário até Petrópolis no Caminho Novo. Na página, faz-se uma descrição do percurso, abordando um pouco da história, patrimônios, e se descreve melhor os níveis de dificuldade (física, técnica e total) do trecho (Figura 14B). Descendo a barra de rolagem, o site disponibiliza mais dois serviços: As informações e o download da planilha de trecho. No caso do serviço sobre as Informações de Trecho, sugere-se que ao se passar o mouse por cima dos “níveis de dificuldade” , abra-se uma caixa de texto ou um outro link explicando como foi realizada a caracterização dos níveis de dificuldade (física, técnica e total). A informação ficou meio vaga, e com maior dificuldade de compreensão para quem não pratica a atividade. É possível compreender a terminologia utilizada por meio de referências como a FEMERJ (2015), Hikeland (2022), Vamos trilhar (2022); ou ainda o site poderia criar uma tabela própria e explicativas para oferecer uma

⁴ Representação de um corte do terreno. Todo perfil tem duas escalas: horizontal (distância em metros, quilômetros) e vertical (altitude). Os perfis topográficos (relevo) são os mais conhecidos, mas também existem perfis de vegetação, níveis pluviométricos, entre outros (FIORI e LUCENA, 2020).

informação mais rápida e direta aos seus visitantes, explicitando melhor as dificuldades técnicas e totais. Já as Planilhas de Trecho são caracterizadas por uma tabela sequenciada contendo cinco tipos de informação: distância acumulada, distância parcial, símbolo (semânticos e figurativos⁵), descrição do trecho e número da placa de identificação do marco; os quais procuram orientar o usuário ao longo da rota e/ou trilha a ser realizada (Figura 14C).

Figura 14 - Roteiro planilhado: Secretário até Petrópolis - IER



Fonte: Instituto Estrada Real (2022)

Em relação aos mapas oferecidos dos trechos de dos caminhos do Roteiro Planilhado, faz-se considerações a partir do trecho Secretário até Petrópolis (Figura 15).

O Norte está indicado no mapa, porém se verifica a ausência ou é necessário a melhora da apresentação de outros elementos gráfico-cartográficos. Como no mapa da Estrada Real (Figura 10), falta o título e deveria haver uma melhor apresentação da legenda (Secretário e Pedro do Rio não são cidades!), qual a “linha” representa o caminho da rota?

⁵ Símbolos semânticos se caracterizam por uma simbologia ensinada formalmente (escola, curso), sendo representados por uma grafia simples, suficientemente clara, inteligível e que indica uma direção, ação do usuário; enquanto os símbolos figurativos são caracterizados por uma simbologia pictórica, representando no caso tratado um objeto (o marco) por semelhança (física), logo, possuem uma vocação mimética da objeto-imagem, ao sugerir a aparência do elemento representado (FIORI, 2014).

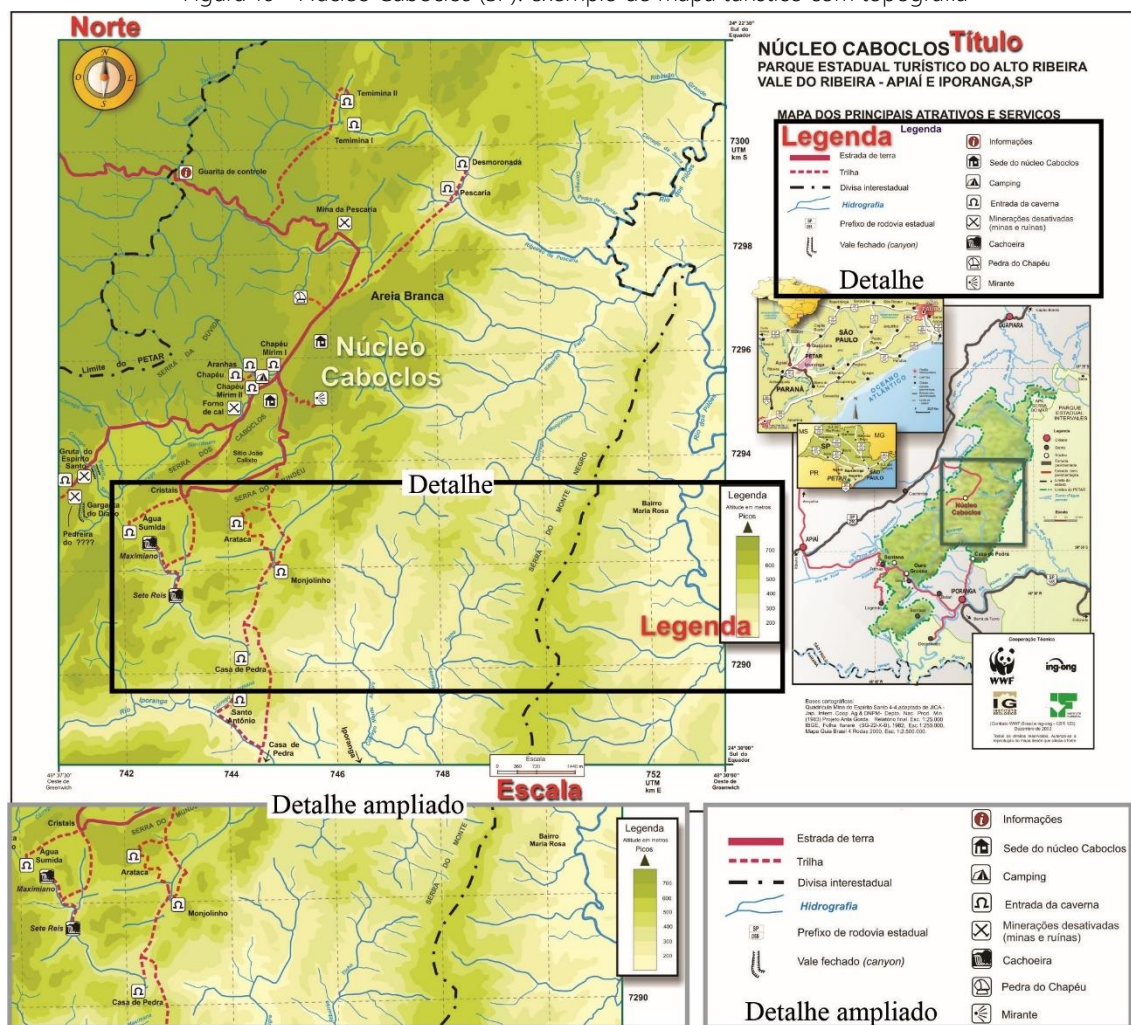
Figura 15 - Mapa do trecho de Secretário até Petrópolis - IER



Fonte: Instituto Estrada Real (2022)

Por exemplo, uma linha pontilhada sobre uma linha cheia poderia resolver o problema, ou então um símbolo abstrato (um quadrado) poderia indicar alguns marcos do caminho. Uma legenda (gráfica) seria importante para se ter uma ideia melhor das distâncias e auxiliaria e complementaria as informações sobre trecho pavimentado, estrada de terra, trilha (no trecho que exista) e distância total. No site fica claro a importância da morfologia do terreno (relevo) para a atividade turística, por exemplo, na oferta de perfis topográficos e nas Informações de Trecho. Portanto, o mapa deveria representar de forma realmente útil e eficaz essa informação, no mínimo deveria haver uma legenda hipsométrica, que representa graficamente as altitudes por meio de cores. Além disso, parte dos turistas que praticam turismo na natureza, principalmente aqueles voltados aos esportes de aventura, possui algum conhecimento na utilização de mapas topográficos e com curvas de nível. Um maior detalhamento da rede hidrográfica – em especial em áreas rurais, de mata – também pode ser mais um recurso de orientação no espaço pelo turista. Por fim, a figura 17 exemplifica o uso das curvas de nível (com legenda hipsométrica) no mapa turístico do Núcleo Caboclos, localizado no Parque Estadual Turístico do Alto Ribeira (litoral sul paulista). A representação detalhada da rede hidrográfica é um outro recurso de orientação por ser uma região de mata densa e de turismo espeleológico.

Figura 16 - Núcleo Caboclos (SP): exemplo de mapa turístico com topografia



Considerações finais

A Estrada Real é uma parte viva da história do Brasil, tendo seus primeiros momentos no período colonial do país. Os caminhos que transportavam ouro e diamantes, também eram carregados de gente, animais, comércio, sonhos; que partiam do interior das Minas Gerais até os portos de São Paulo e do Rio de Janeiro (e vice-versa). A maior parte das riquezas minerais seguiam sua jornada além-mar cruzando o Atlântico até Portugal, mas deixando por aqui um número incontável de patrimônios (materiais e imateriais) que se pode ver até hoje ao longo dos caminhos Velho, Novo, do Sabarabuçu e dos Diamantes. A cidade de Petrópolis, em destaque no capítulo, faz parte do trecho fluminense de uma Variante do Caminho Novo, estratégica no processo de colonização do interior colônia pela família real.

Séculos depois, sentimentos de identidade, valorização e exaltação das belezas naturais e culturais transformam esse roteiro na região Sudeste do país em rota turística, que tem como meta se tornar patrimônio mundial da humanidade na categoria de itinerário cultural.

Fiori (2010), Silva e Fiori (2020) afirmam que o mapa se apresenta como um importante meio de orientação e divulgação da Estrada Real para o turista. Isto porque, partindo do pressuposto que diferentes tipos de usuários merecem diferentes tipos de mapas; o desenvolvimento, uso e a eficácia de um produto cartográfico de orientação para o lazer e turismo precisa se pautar em três aspectos essenciais a sua produção: informação - deve auxiliar o visitante a planejar, localizar e administrar suas atividades no tempo-espaço; meio de divulgação - ser criativo, sedutor, a fim de estimular, provocar sentimentos de curiosidade, aventura, querer conhecer a localidade representada (produto de *marketing*); produzido para pessoas potencialmente leigas na linguagem cartográfica e, portanto, deve ser claro, preciso, de fácil compreensão, buscando ser atrativo à leitura.

A análise crítica realizada sobre o site do Instituto Estrada Real, mais precisamente aos mapas que ele oferece, deixa claro que o desenvolvimento de um mapa turístico de orientação ao turista não é um produto simplório, desenvolvido por qualquer profissional, muito pelo contrário, a sua eficácia está em saber equilibrar os três aspectos da produção.

Referências

ALMEIDA, Marcelo Vilela de. Matriz de avaliação do potencial turístico de localidade receptoras. 2006. 233 p. Tese (Doutorado em Ciências da Comunicação), ECA, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

ARBOS, Phillipe. Petrópolis, Esboço de uma Geografia Urbana. //r. Boletim Geográfico. Rio de Janeiro, ano IV, n. 38, p. 133-146, 1946.

AZEVEDO, Aroldo. Vilas e Cidades no Brasil Colonial – ensaio de geografia urbana retrospectiva). //r. Revista Terra Livre – AGB. São Paulo, n. 10, p. 23-78, 1992.

BENI, Mário Carlos. Análise estrutural do turismo. 10ª ed., São Paulo: Senac, 1997.

BROWN, A. Lloyd; EMMER, Nicoline e WORM, J. van Den. Cartographic design and production in the Internet Era: the example of tourist web maps. The Cartographic Journal, v.38, n.1, p. 61-72, 2001.

CORRÊA, Roberto Lobato. O Espaço Urbano. São Paulo: Ed. Ática, 1989. 49p.

COSTA, Antônio Gilberto. Registros do Caminho Novo para as Minas de Ouro nos Mapas Antigos. //r. VI Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica. Braga: Atas do VI Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, 2015. p. 85-100.

FEMERJ - Federação de Esportes de Montanha do Estado do Rio de Janeiro. Metodologia de classificação de trilhas. 2015. Disponível em: <<http://www.femerj.org/wp-content/uploads/FEMERJ-STM-2015-01-metodologia-de-classificacao-de-trilhas.pdf>> Acessado em: 26 jul. 2022.

FERNANDES, Manoel do Couto; MENEZES, Paulo Márcio Leal de; SILVA, Marcos Vinícius Loureiro Carvalho da. Cartografia e Turismo: discussão de conceitos aplicados às necessidades da cartografia turística. Revista Brasileira de Cartografia, Rio de Janeiro, nº 60/01, 2008.

FIORI, Sérgio Ricardo. Arte pictórica e Cartografia Turística: a eficácia e a ludicidade dos mapas de orientação para o visitante. Revista Geografia, Literatura e Arte. São Paulo, v. 2, p. 51-76, 2020.

FIORI, Sérgio Ricardo; LUCENA, Rodolpho Willian Alves de. FIORI, S.R. e LUCENA, R. W.A. O uso da comunicação visual na Geografia: a ilustração nos ambientes escolar, acadêmico e profissional. Caminhos de Geografia: Uberlândia, nº. 75, v. 21, p.117-136, 2020.

FIORI, Sérgio Ricardo. Mapa turístico para o Centro Municipal Luiz Gonzaga de Tradições Nordestinas: importância do produto e método para desenvolvimento e uso. In: ANGELO, E.R.B. & BARROS, L.O.C. (Org.). Territórios culturais no Rio de Janeiro: a Feira de São Cristóvão. Rio de Janeiro: Autografia, p.282-316, 2017.

FIORI, Sérgio Ricardo. Public Information symbols in Tourism: Importance, challenges, dimensions and empirical research. Revista Brasileira de Cartografia, Rio de Janeiro, v.66, nº 7, p. 1567-1586, 2014.

FIORI, Sérgio Ricardo. Cartografia e as dimensões do lazer e turismo: o potencial dos tipos de representação cartográfica. Revista Brasileira de Cartografia. Rio de Janeiro, v.62, n.3, p. 527-542, 2010.

FRÓES, Carlos Oliveira. Petrópolis – A Saga de Um Caminho – O Caminho Novo (Capítulo 1). Tribuna de Petrópolis. /r: Instituto Histórico de Petrópolis. Petrópolis: 2006. Disponível em: <http://ihp.org.br/26072015/lib_ihp/docs/cof20060120.htm>. Acessado em: 04 abr. 2017.

HIKELAND. Níveis de dificuldade. Disponível em: <<https://www.hikeland.pt/informacoes-e-esclarecimentos/niveis-de-dificuldade/>> Acessado em: 26 jul. 2022.

IGNARRA, Luiz Renato. Fundamentos do Turismo. 2ª. ed., São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2003.

INSTITUTO BRASILEIRO DE MUSEUS - MUSEU IMPERIAL. MAPPA das Terras da Imperial Fazenda de Petrópolis - 1854. Petrópolis: Arquivo Histórico do Museu Imperial, 1854. Litografia desconhecida, 18,2 x 21,8 cm. Disponível em: <<http://dami.museuimperial.museus.gov.br/handle/acervo/5869>>. Acessado em: 20 jul. 2022.

INSTITUTO ESTRADA REAL. Uma estrada, seu destino. Disponível em: <<https://institutoestradareal.com.br/>>. Acessado em: 20 jul. 2022.

LACOMBE, Americo Jacobina. Paulo Barbosa e a Fundação de Petrópolis – memória apresentada ao III congresso de história nacional em 1938. Petrópolis: Typographia Ypiranga, 1939a. 76p.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. O Homem e a Serra. Rio de Janeiro: Biblioteca Geográfica Brasileira, IBGE, 1963. 454p.

NEVES, Flavio Menna Barreto & ZANATTA, Eliane Marchesini. Traços de Koeler: a origem de Petrópolis a partir da planta de 1846. Petrópolis: Globalmídia Comunicação, 2016. 235p.

NOGUEIRA, Ruth E. Cartografia: representação, comunicação e visualização de dados espaciais. 2ª edição. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2008. 314p.

OLIVEIRA, Céurio de. Curso de cartografia moderna. Rio de Janeiro: IBGE, 1993. 152p.

RABAÇO, Henrique José. História de Petrópolis. Petrópolis: Instituto Histórico de Petrópolis, 1985. 140p.

SANTOS, Márcia Maria Duarte; CINTRA, Jorge Pimentel; COSTA, Antônio Gilberto. A Capitania de Minas Gerais no Início dos Oitocentos, Segundo a Cartografia de Caetano Luiz de Miranda: informações fidedignas? // Arquivos do Museu de História Natural. Belo Horizonte, vol. XX, p. 267-300, 2011.

SANTOS, Milton. A Urbanização Brasileira. 5ª edição. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009. 176p.

SCHEFFEL, Gabriela. A Estrada Real e a relação entre patrimônio cultural e a maior rota turística do Brasil. *Temporalidades*. Belo Horizonte: UFMG, v. 13, n. 2 (Jul./Dez. 2021), p. 558-583, 2021.

SILVA, Jéssica Martins e FIORI, Sérgio Ricardo. Contribuições para uma cartografia turística: dos mapas feitos a mão aos digitais. *Revista Continentes*. Seropédica, v. 17, p. 56-88, 2020.

SPTURIS. Mapa turístico do centro de São Paulo. Disponível em: <<http://www.sp-turismo.com/mapas/mapa-turistico-centro.htm>>. Acessado em: 22 jul. 2022.

STRAFORINI, Rafael. Estrada Reais no Século XVIII: a importância de um complexo sistema de circulação na produção territorial brasileiro. */n: Revista Electrónica de Geografía Y Ciencias Sociales*. Barcelona, vol. X, n. 218 (33), p. 247-263, 2006.

TAYLOR, D. R. FRASER. A conceptual basis for cartography: new directions for the information era. *Cartographica*, University Toronto Press, Toronto, 28(4):1-8, 1991.

TURISPETRO. Viva Petrópolis. Disponível em: <<https://www.petropolis.rj.gov.br/turispetro/index>>. Acessado em: 20 jul. 2022.

VAMOS TRILHAR. Infográfico: Os níveis de dificuldade de trilhas. Disponível em: <<https://www.vamostrilhar.com.br/conteudo/infografico-os-niveis-de-dificuldade-de-trilhas/>>. Acessado em: 26 jul. 2022.

Fontes documentais

BRASIL, 1818. Decreto, de 20 de fevereiro de 1818 – Manda melhorar a estrada que da serra da Estrella, se dirige aos rios Parayba e Paraybuna. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/doimperio/colecao1.html>. Acesso em: 13 mai. 2016.

BRASIL, 1843. Decreto Imperial, número 155 – referente ao arrendamento da Fazenda Corrego Secco ao Major de Engenheiros Julio Frederico Koeler na data de 16 de março de 1843. *Archivo Publico Nacional* – Rio de Janeiro.

BRASIL, 1846. "Relatório do presidente da Província do Rio de Janeiro, o senador Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho, na abertura da Assembléa Legislativa Provincial no 1º de março de 1846, acompanhado do orçamento da receita e despesa para o anno financeiro de 1846 a 1847. Nictheroy, em 1º de maio de 1846." . Center of Research Libraries – Brazilian Government Document Digitalization Project. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/776/000079.html>. Acesso em: 20 jul. 2015.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A obra organizada teve o intuito de trazer pontos e referências relevantes sobre o caminho do ouro no Brasil, e, corroborar com aspectos que possam porventura refletir e fomentar ações públicas e privadas na formação patrimonial da cultura nacional, seja pelos momentos vividos, vestígios, memórias e edificações do passado, construindo roteiros do turismo cultural.

Nas abordagens feitas, muitos elementos foram cruciais na construção das fontes, de reflexões e de proposições na ampliação das formas de uso desses espaços construídos sob a égide da história colonial do país.

A Estrada Real, sem dúvida, além de ser parte viva dessa história, focalizam uma era de “progresso” seja econômico, seja estrutural de vias de acesso, de infraestrutura e mesmo de trocas entre países, abrindo portas para o futuro do país. Esses caminhos, ao transportarem ouro e diamantes, fulguravam experiências de indivíduos, animais, comércio, e muitos sonhos.

A ideia de deslocamentos sendo ampliada, abria possibilidades diversificadas de partidas do interior das Minas Gerais até os portos de São Paulo e do Rio de Janeiro (e vice-versa).

A maior parte das riquezas minerais viajavam o além-mar, especialmente ao cruzar o Atlântico, além de expoente de escoamento de divisas, que, de grande valia, figuraram patrimônios (materiais e imateriais) do país e de Portugal, com as inúmeras chancelas de formação de pinturas, materiais e objetos para a Corte Portuguesa.

Muitos desses caminhos se pôde ver ao longo dos caminhos Velho, Novo, do Sabarabuçu e dos Diamantes, além da Estrada do Comércio, na Baixada Fluminense. Outros exemplos formam o Rio de Janeiro como parte ímpar desse processo, mediando a cidade e a serra, onde, de certo modo, também propiciaram vestígios significativos, como é o caso da cidade de Petrópolis, parte do trecho fluminense de uma Variante do Caminho Novo, além de estratégica no processo de colonização do interior pela família real, funciona até a atualidade como cidade Imperial, com tombamentos na região central e diversos outros espaços.

SOBRE OS AUTORES E AUTORAS

Elis Regina Barbosa Angelo – Doutorado e Pós-Doutorado em História pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo nos anos de 2005 e 2011 respectivamente. Graduada em Turismo pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas (1997), Especialista em Administração Hoteleira pelo SENAC-SP (1999), Mestre em Turismo Ambiental e Cultural Planejamento e Gestão pelo Centro Universitário Ibero Americano (2003). Pesquisadora das áreas de História, Sociedade, Patrimônio Cultural. Professora Associada nos cursos de Bacharelado em Turismo da UFRRJ e no Programa de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade, PPGPACs da UFRRJ. Líder do Núcleo de Pesquisa em Patrimônio e Memória - NUPAM, membro do Laboratório de Estudos Etnicidade, Racismo e Discriminação - LEER/USP e colaboradora do grupo de pesquisa Imaginário, mobilidade e patrimônio da UFJF.

Felipe Cerquize - Escritor, músico e compositor premiado nacional e internacionalmente, autor de importante coleção de livros sobre a Estrada Real com significativa trajetória musical e literária e de cultura brasileira.

Isabela de Fátima Fogaça - Graduada em turismo pela Universidade Estadual de Ponta Grossa (2002) e em Geografia (Licenciatura) pela Universidade de Brasília (2018), Mestre em Turismo e Hotelaria pela Universidade do Vale do Itajaí (2006) e Doutora em Geografia - Organização do Espaço - pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia - UNESP - Campus de Rio Claro/SP (2011). Atua como professora do curso de Bacharelado em turismo da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ) na área de Planejamento e Organização do Turismo e como professora permanente do Programa de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade (PPGPACS). Tem experiência na área de Turismo, com ênfase em Planejamento e Gestão de espaços para o Turismo, bem como em Políticas e Administração Pública nos temas Cidade, Cultura, Patrimônio Cultural e Turismo. É membro do grupo de pesquisa Núcleo de Estudos e Pesquisa em Turismo - NEPET/UFRRJ e coordena o Observatório de Turismo e Lazer da região turística Baixada Verde.

Manoel do Couto Fernandes - Possui graduação em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (1995) e mestrado em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (1998). Atualmente é Tecnologista Junior III do Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Tem experiência na área de Geociências, com ênfase em Geografia Física. Atuando principalmente nos seguintes temas: Geoecologia, SIG, Geoprocessamento.

Miriam de Oliveira Santos - Doutora em Antropologia Social (Universidade Federal do Rio de Janeiro), Mestre em Ciência Política (Universidade Federal do Rio Grande do Sul) e Licenciada em Ciências Sociais (Universidade do Estado do Rio de Janeiro). É docente na Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), vice coordenadora do NIEM - Núcleo Interdisciplinar de Estudos Migratórios e investigadora colaboradora no CinTurs. Research Centre for Tourism, Sustainability and Well-being da Universidade do Algarve.

Sérgio Ricardo Fiori - Professor adjunto do Departamento de Geografia do Instituto Multidisciplinar da Universidade Rural do Rio de Janeiro desde 2014. Em 2018 passou a integrar o Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGEO) da mesma instituição. Bacharel, mestre e doutor em Geografia pela Universidade de São Paulo.

Tainá Laeta - Doutora em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, com realização de doutorado sanduíche na Universidade do Porto - Portugal. Mestre em Engenharia Cartográfica pelo Instituto Militar de Engenharia - IME. Bacharel e Licenciada em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ. Desenvolve pesquisas na área do conhecimento de Geografia, com ênfase em Cartografia, atuando principalmente nos seguintes temas: cartografia histórica, cartografia temática, cartografia urbana, nomes geográficos (topônimos), GIScience e geoecologia. Integrante do Laboratório de Cartografia - GeoCart/UFRJ desde 2012.

