

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/327463697>

VARIAÇÕES REGIONAIS DA OFERTA TURÍSTICA NA ESTRADA REAL

Article · January 2008

CITATIONS

0

READS

12

2 authors, including:



[Alexandre Magno Alves Diniz](#)

Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais

115 PUBLICATIONS 220 CITATIONS

[SEE PROFILE](#)

Some of the authors of this publication are also working on these related projects:



MAPEAMENTO DAS PICHações NO HIPERCENTRO DE BELO HORIZONTE [View project](#)



Análise espacial de atuação de gangue [View project](#)

VARIAÇÕES REGIONAIS DA OFERTA TURÍSTICA NA ESTRADA REAL¹

Alexandre Magno Alves DINIZ²

Éder Romagna RODRIGUES³

Resumo

A criação de caminhos interconectando os núcleos mineradores coloniais das Minas Gerais foi parte integrante da complexa estratégia de gestão territorial metropolitana. A Coroa Portuguesa organizou ao longo desses caminhos uma rede administrativa-fiscal baseada em vilas, comarcas e casas de fundição. Com a exaustão das minas, as estradas foram paulatinamente abandonadas e as construções civis e os equipamentos de fiscalização oficiais perderam sua utilidade original. Recentemente, este rico legado chamou a atenção de políticos e entidades contemporâneas que, no intuito de preservar e explorar seus vastos potenciais turísticos, criaram planos de desenvolvimento. Neste contexto destaca-se o Instituto Estrada Real, que promoveu uma regionalização das áreas adjacentes aos caminhos reais no afã de fomentar a sua atratividade turística. Esta regionalização, entretanto, omitiu aspectos centrais ao desenvolvimento turístico, como os próprios atrativos turísticos. Este estudo promove uma análise regional da oferta turística ao longo da Estrada Real, com base na regionalização proposta pelo Instituto Estrada Real. Os resultados revelam grandes discrepâncias entre as várias sub-regiões, sugerindo uma reavaliação dos critérios de regionalização. Os atrativos naturais concentram-se a certa distância dos centros urbanos mais dinâmicos, enquanto os atrativos culturais agrupam-se nas sub-regiões próximas aos centros urbanos.

Palavras-chave: Regionalização turística. Atrativos turísticos. Estrada Real.

Abstract

Regional variations of touristic activities at Royal Road (Estrada Real)

The creation of roads linking colonial mining settlements in Minas Gerais was an integral part of a complex territorial management strategy led by the Portuguese Crown. The royal entity organized throughout these roads a fiscal-administrative network based on villages, inspection centers and smelters. With the exhaustion of mines, the roads were slowly abandoned and the constructions and inspection centers located along them lost their original utility. Recently, this rich historical legacy has caught the attention of politicians and contemporary entities, which, seeking to preserve and explore their vast touristical potential created a series of development plans. Within this context Instituto Estrada Real is noteworthy. This entity promoted the regionalization of areas adjacent to historical roads (Royal Roads) seeking to boost touristical attractiveness. This regionalization, however, omitted key aspects of touristical development, such as touristical attractions. This study promotes a regional analysis of touristical activities throughout the Royal Road, based on the regionalization proposed by the Instituto Estrada Real. Results reveal great discrepancies among the various sub-regions, suggesting a reevaluation of regionalization criteria. Natural attractions concentrate within a certain distance of the more dynamic urban centers, whereas cultural attractions congregate within the sub-regions located closer to large urban centers.

Key words: Touristical Regionalization. Tourist Attractions. Royal Road.

¹ Os autores são gratos ao professor Dr. José Flávio Morais Castro pelas inestimáveis contribuições cartográficas.

² Professor Adjunto III - Programa de Pós-Graduação em Geografia - Tratamento da Informação Espacial – PUCMinas - E-mail: dinizalexandre@terra.com.br

³ Mestrando e Bolsista FAPEMIG - Programa de Pós-Graduação em Geografia - Tratamento da Informação Espacial – PUCMinas – E-mail: ederromagna@yahoo.com

INTRODUÇÃO

No período compreendido entre o final do século XVII e início do séc. XVIII a Colônia Brasileira vivenciou súbito processo de transformação territorial. Essa transformação se deu a partir da descoberta de minas de ouro e pedras preciosas em terras situadas ao norte da capitania de São Vicente, região conhecida como Minas do Ouro. A perspectiva de rápido enriquecimento deflagrou intensos fluxos espontâneos de pessoas, que chegavam à região a partir de um conjunto de caminhos chamados Estradas Reais (FURTADO, 2006). Esses fluxos engendraram significativas transformações sócio-espaciais à época, seja pelos laboriosos esforços de indivíduos comuns, seja pelas intervenções administrativas da Coroa Portuguesa (SANTOS, 2001). Dentre essas medidas destacam-se: o patrocínio e organização de bandeiras para a prospecção de riquezas; a organização do território das Minas Gerais, através da fundação das vilas e comarcas; a adoção de políticas de registro e cobrança de impostos da produção aurífera; e, sobretudo, a construção de caminhos que constituíssem passagem a escravos e homens livres, víveres e riquezas (Ibidem). Com o declínio da atividade mineradora, esses mecanismos de fiscalização oficial, bem como as construções civis do período, deixaram de ter significado e utilidade para o contexto sócio-econômico da mineração, passando a assumir, na atualidade, a condição de patrimônio histórico, apresentando grande potencial turístico.

Com base nesse rico legado histórico, o Instituto Estrada Real (IER) tem promovido ações de âmbito estratégico para valorizar e promover o desenvolvimento dos potenciais turísticos da Estrada Real. Dentre as várias medidas adotadas pela entidade, destaca-se a proposta de regionalização com fins de orientar as ações estratégicas capitaneadas pelo IER (IER, 2003). Em uma proposta de planejamento como esta, que visa estabelecer estrategicamente as bases de ação para que a implementação de intervenções de cunho territorial aconteçam, a regionalização consiste num valioso instrumento fornecedor de parâmetros sobre as condições encontradas na realidade.

O estudo das regiões faz parte de uma longa tradição geográfica (PATTISON, 1964). O epíteto “região” encontra-se associado à noção de que o espaço é heterogêneo, caracterizado por forte diferenciação de áreas (CORRÊA, 1996). Por outro lado, o termo “região” também sugere a idéia de que as áreas, que são diferentes, compreendem um todo (LENCIONI, 2003). Os geógrafos têm definido regiões com base em dois critérios: a homogeneidade e a funcionalidade. Enquanto o princípio da homogeneidade baseia-se na recorrência de determinadas características no espaço, a funcionalidade está associada às relações entre os lugares. Ambos os modelos têm sido empregados com fins de estudos e planejamento regionais, sendo que, às vezes, propostas híbridas são avançadas (FAISSOL, 1996). Ver Diniz e Batella (2005) para uma discussão sobre as diversas propostas oficiais de regionalização do Estado de Minas Gerais.

Outro aspecto central a esta discussão é o processo de regionalização, que muitos geógrafos consideram uma forma de classificação (REYNOLD, 1956 apud GRIGG, 1974, p. 39). Com base neste princípio, o processo de regionalização emprega técnicas de identificação de recortes espaciais que apresentam características análogas, que, segundo Grigg (1974) contam com dois caminhos. O primeiro é o da classificação propriamente dita (regionalização sintética), onde unidades ou indivíduos são agregados, com base em alguma unidade mensurável, valendo-se de métodos indutivos. Tal metodologia é comumente utilizada para se classificar áreas relativamente pequenas. Por outro lado, a divisão (regionalização analítica) se materializa através de métodos dedutivos, onde características definidas a priori norteiam todo o processo. Ao contrário da classificação, na divisão a ênfase não é nas semelhanças, mas nas diferenças, e, em vez de compor, busca-se decompor.

Apesar da iniciativa de regionalização estabelecida pelo IER ter mérito, por oficializar e padronizar as áreas a serem submetidas aos planos de ação e desenvolvimento, os

critérios utilizados em sua configuração desconsideram aspectos fundamentais ao planejamento turístico, como a concentração e a natureza de atrativos turísticos, bem como a infra-estrutura de serviços disponíveis nos vários destinos. Como se vê, o processo de regionalização adotado pelo IER aparenta fugir aos critérios tradicionais empregados pelos geógrafos (homogeneidade e a funcionalidade) na sua definição.

A partir desta inquietação, o objetivo deste trabalho é explorar as variações regionais na oferta dos atrativos turísticos, com base nas sub-regiões definidas pelo IER (FIG 1-A). Os resultados deste trabalho iluminam políticas de intervenção turística, tanto pública quanto privada, subsidiando, assim, o planejamento sustentável das sub-regiões, a partir de suas idiossincrasias, sugerindo também a incorporação de novos critérios no processo de regionalização do circuito turístico Estrada Real.

OS ATRATIVOS E OFERTA TURÍSTICA

Ao se pensar o planejamento turístico na atualidade, é imperioso explorar as formas e manifestações espaciais deste fenômeno. Sugere-se que os processos decisórios que pretendam intervir nos potenciais atrativos inerentes a esta realidade, visando transformá-los em produtos turísticos estruturados, fundamentem-se nas lógicas de organização espacial, isto é, nos padrões pelos quais os elementos turísticos se estruturam, se relacionam funcionalmente, e se distribuem pelo espaço (CRUZ, 2000).

Dentre os objetos espaciais que são organizados pela ação humana para a realização das necessidades de evasão do cotidiano e lazer, os atrativos turísticos figuram como elementos espaciais constituídos ao longo do tempo. No processo histórico de formação da estrutura sócio-espacial de uma dada coletividade humana, esta reorganiza o espaço natural, intervindo e atribuindo feições e significados ao mesmo. A constante articulação e o desenvolvimento das atividades humanas consubstanciam feições espaciais eivadas de valores subjetivos de importância histórica, étnica e política, conferindo às estruturas territoriais uma condição *sui generis*. O caráter único do processo de formação dos valores de uma porção territorial é um elemento que, por si só, instiga o imaginário e induz as pessoas a se deslocarem através de vastas distâncias para conhecê-los.

O valor carregado por um potencial turístico, seja ele natural ou artificial, deriva das propriedades e do caráter diferencial que possui em relação aos demais recursos naturais e humanos dispostos na superfície terrestre. Quando os agentes gestores da atividade turística conscientizam-se do valor real dos atrativos e os estruturam para que suas potencialidades sejam efetivadas e aproveitadas, eles produzem um elemento componente da organização espacial do turismo chamado de atrativo turístico (BARRETO, 1995).

A constituição de um elemento espacial que seja atrativo ao Turismo é um processo que perpassa as ações voltadas à valorização de objetos espaciais. Neste processo, os indivíduos gestores avaliam os potenciais atrativos conforme fatores que permitam explicitar as qualidades e os valores específicos dos atrativos em função de sua natureza e dos elementos que podem influenciar seu aproveitamento no turismo (SOUZA, 2000).

As análises então propostas para se entender a função espacial de um atrativo turístico recaem, em primeiro plano, sobre a sua natureza física ou artificial, podendo ainda ser classificados em atrativos naturais e culturais (ANDRADE, 1995). Os atrativos naturais são elementos espaciais oriundos do meio natural, cuja criação ocorreu sem a interferência humana. Os recursos naturais que compõem a estrutura dos atrativos têm sido considerados elementos potenciais para o turismo, pois a sociedade contemporânea os atribui valor. Grupos sociais buscam os cenários idílicos dos atrativos naturais para evadirem-se do cotidiano e, ao mesmo tempo, resgatarem lócus e modos de vida primitivos

(KRIPPENDORF, 1987). Assim, os elementos e as paisagens naturais são usados como elos no contato com o meio natural, tornando-se, por isso, potenciais atrativos turísticos (LUCHIARI, 1998). As campanhas de marketing turístico também utilizam o meio natural e seus recursos paisagísticos, por serem poderosos valores associados à preservação da integridade do planeta (KRIPPENDORF, 1987). Por outro lado, os atrativos turísticos culturais, também chamados de oferta turística artificial, representam os conjuntos de recursos naturais adaptados pela ação antrópica, além de obras e atitudes criadas pelo homem (CRUZ, 2001).

O processo que valoriza e estrutura os recursos naturais e culturais, transformando-os em atrativos turísticos, requer o emprego de facilidades e equipamentos estruturadores da atividade, notadamente de uma infra-estrutura básica para o exercício da atividade. Com mais este elemento, forma-se a oferta turística, entendida como “o conjunto de bens e serviços turísticos, atrações, acessos e facilidades colocados no mercado à disposição dos turistas, em conjunto ou individualmente, visando atender às suas necessidades, solicitações ou desejos” (SOUZA, 2000:54). Deve-se ressaltar que, sendo a oferta turística composta por uma série de equipamentos ligados às funções urbanas, ela não é de exclusividade dos turistas, sendo também desfrutada pelos habitantes locais (OMT, 2001).

Pode-se inferir a partir dessa discussão dois princípios importantes. Primeiramente, o desenrolar das ações e a dinamização da atividade turística em uma determinada localidade ou região estão associados ao modo como as estruturas espaciais da oferta turística estão arrançadas territorialmente. A eficácia e a qualidade do desenvolvimento da atividade turística estão intimamente relacionadas, por exemplo, à quantidade e a variedade de atrativos dispostos espacialmente em uma determinada extensão territorial. Em tese, quanto maior a multiplicidade de atrativos turísticos em uma dada região, melhores serão as possibilidades deste recorte espacial atrair um maior número de visitantes, com perfis, motivações e estilos distintos, ao longo de todas as estações do ano. Outro aspecto importante em relação à oferta turística é a distância entre núcleos receptores e mercados potenciais. Dessa forma, quanto mais próxima uma dada região turística estiver de seus mercados potenciais, mais atrativa ela será, captando um número maior de visitantes (GOELDNER, 2002).

Ainda em relação à oferta turística, Christaller (1964) traz contribuições pertinentes ao presente trabalho. Christaller observou que os espaços que contêm elementos potencialmente atrativos ao turismo distribuem-se territorialmente de maneira distinta dos espaços explorados pelas demais atividades humanas. Como a atividade turística demanda recortes espaciais dotados de recursos paisagísticos naturais e culturais, que não sofrem transformações significativas, ela tenderia a se concentrar em pontos mais afastados das aglomerações urbanas dinâmicas, em áreas que abrigam elementos naturais e paisagens pouco modificadas pela ação humana. Às áreas historicamente renegadas pela dinâmica produtiva dos grandes centros urbanos, que passaram a ter o seu potencial turístico explorado, atribui-se o epíteto “periferias turísticas” (CHRISTALLER, 1964).

A tendência dos atrativos turísticos se concentrarem nas periferias apropriadas à expansão desta atividade de lazer pode, potencialmente, comprometer o desenvolvimento regional integrado na Estrada Real. Afinal, o desequilíbrio na ocorrência de atrativos turísticos nas porções mais periféricas da Estrada Real conferiria a essas sub-regiões maior apelo motivacional turístico que, por consequência, induziria a elas um maior desenvolvimento econômico, além de maior fluência de visitantes e riquezas. Em contrapartida, as áreas mais centrais, postadas nas cercanias imediatas dos centros urbanos, contariam, supostamente, com menos atrativos, figurando, portanto, numa posição subalterna àquela desempenhada pelas áreas periféricas na movimentação turística. Essas idéias serão aplicadas à realidade da Estrada Real, oferecendo suporte teórico para as análises que se seguem.

PLANEJAMENTO E REGIONALIZAÇÃO TURÍSTICOS

A meta de se identificar e analisar a distribuição espacial da oferta turística das regiões de planejamento oficializadas pelo IER pressupõe um entendimento sobre o que é e como funciona o planejamento do turismo e os processos de regionalização. Planejar é um processo decisório caracterizado pela proposição e projeção inicial de situações desejadas, a serem materializadas através de uma estipulação de metas e objetivos a serem cumpridos. O ato de planejar é deflagrado com vistas a transformar a realidade existente em uma realidade idealizada, combatendo-se os elementos que colocam em risco esses objetivos. Logo, a realização adequada de um planejamento se deve à capacidade dos gestores de exercerem domínio absoluto sobre a execução do plano de ações e, consequentemente, verificar tempos e recursos necessários à consecução dos objetivos (BENI, 1998). As medidas utilizadas para a estipulação de um plano de ações coerente aos objetivos definidos pelo planejamento necessitam estar fundamentadas em um criterioso e consistente estudo da realidade que se pretende transformar. Uma das maneiras de se aprimorar o conhecimento sobre o espaço sujeito às intervenções do planejamento turístico é através do desenvolvimento de estudos de natureza regional.

A fundamentação da abordagem regional consiste em uma divisão do território em unidades espaciais menores, caracterizadas pela homogeneidade de características físicas ou humanas, ou, ainda, pela presença de certas peculiaridades. Em outras palavras, o processo de regionalização constitui-se em ferramenta de apreensão criteriosa das nuances da realidade geográfica, podendo ser aplicada tanto na identificação e representação da realidade espacial do presente, quanto na utilização desses diagnósticos para a confecção de projeções que vislumbrem uma realidade espacial futura. Desta forma, a regionalização representa uma ferramenta de leitura espacial, que subsidia o planejamento dos espaços turísticos, informando sobre as especificidades de cada recorte espacial, identificando potencialidades e problemas a serem atacados pontualmente.

Neste sentido, a contribuição de Grigg (1974, 45-49) é fundamental, uma vez que o autor arrola alguns princípios que devem ser considerados, previamente, em qualquer trabalho de divisão do espaço:

- as classificações devem ser projetadas para um fim específico;
- existem diferenças de tipos entre os objetos, mas os objetos que diferem quanto aos tipos não se adaptam facilmente na mesma classificação;
- as classificações não são absolutas, devendo, portanto, ser alteradas à medida que tenha maior conhecimento dos objetos em estudo;
- a classificação de qualquer grupo de objetos deve basear-se em propriedades que sejam próprias dos objetos, logo as características diferenciadoras devem ser propriedades dos objetos classificados;
- quando se divide, a divisão deve ser exaustiva e as classes formadas devem ser mutuamente exclusivas;
- quando se divide, a divisão deve prosseguir em cada fase e tanto quanto possível por toda a divisão com base num princípio;
- a característica diferenciadora ou princípio da divisão deve ser importante para o propósito da divisão; e
- as propriedades usadas para dividir ou classificar nas categorias mais altas devem ser mais importantes para o fim da divisão que as usadas nas categorias mais baixas.

A regionalização dos espaços turísticos tem sido utilizada por entidades gestoras do turismo internacional, como estratégia de promoção e organização das potencialidades turísticas locais, em um formato que seja compatível aos padrões globais (CRUZ, 2000).

Dentre essas estratégias destacam-se os Circuitos Turísticos. Esses circuitos compreendem uma determinada área geográfica, caracterizada pela proeminência de certos elementos culturais, históricos ou naturais, além de uma identidade própria. O princípio norteador da formação dos circuitos é que suas partes integrantes (municípios, cidades, comunidades rurais, etc.) se consorciem, desenvolvendo estratégias para a exploração integrada de seus respectivos patrimônios. Porém, para o sucesso dos Circuitos Turísticos é também indispensável a existência de infra-estrutura básica à atividade (rede hoteleira, restaurantes, agências de viagem, transporte, etc.). Neste caso, o planejamento integrado é, uma vez mais, fundamental, uma vez que caberá ao conjunto das unidades participes a definição de suas competências funcionais, estabelecendo quais unidades se especializarão na recepção de turistas e quais se especializarão na operação dos equipamentos e potenciais turísticos (BRANDÃO, 1999).

Outro motivo que justifica o emprego do raciocínio regional no planejamento turístico é a possibilidade de se organizar o conjunto da cadeia produtiva da atividade, levando-se em consideração, inclusive, os grupos sociais diretamente envolvidos em seu funcionamento. A aplicação de conhecimentos e táticas regionais permite o desenvolvimento de estratégias amparadas em uma multiplicidade de dimensões sociais, econômicas e ambientais, indispensáveis ao desenvolvimento sustentado dessa atividade econômica.

A idéia de se agrupar municípios em Circuitos Turísticos em Minas Gerais nasceu da necessidade do Estado de explorar, com mais eficiência, os potenciais desse setor. Na segunda metade da década de 1990, à medida que os promotores do turismo estimulavam as tradicionais cidades e localidades turísticas de Minas a revisarem seus posicionamentos de mercado para a atração de contingentes maiores de visitantes, também houve uma conscientização sobre a necessidade de se pensar a geração de oportunidades em uma perspectiva integrada com os municípios vizinhos. Dessa forma, o circuito passou a ser visto como um meio para se estruturar melhor a atividade turística municipal e regional (BRANDÃO, 1999). Gestores da atividade turística também compreenderam que a proximidade espacial de municípios, com afinidades ou diferenças em relação aos seus potenciais atrativos, representavam um fator essencial para o desencadeamento de intercâmbios entre essas unidades administrativas, além do seu desenvolvimento territorial turístico integrado. Dentre os Circuitos Turísticos desenvolvidos com base nesses princípios, atualmente em funcionamento no Estado de Minas Gerais, destaca-se a Estrada Real, objeto da próxima seção.

A ESTRADA REAL

A Estrada Real é a denominação dada a um conjunto de estradas implementadas no final do século XVII para atender às necessidades de transporte entre o litoral e o interior do Brasil colônia. A rota principal foi traçada inicialmente por bandeiras e expedições que exploravam a vastidão do interior brasileiro, consubstanciando-se no Caminho Velho, que ligava a cidade de Paraty à região mineradora de Vila Rica, atual Ouro Preto. Posteriormente, a Coroa Portuguesa contratou comendadores para construir um novo caminho, que tornasse as viagens entre a costa e a região mineradora mais curtas e seguras. Esse Caminho Novo passaria a conectar a cidade do Rio de Janeiro a Vila Rica, sendo, posteriormente, estendido ao Arraial do Tijuco, atual Diamantina. Ao longo do período colonial, os caminhos intitulados reais constituíam as únicas vias de acesso autorizadas à região mineira da Capitania de Minas Gerais. O nome "Estrada Real" passou a designar, assim, aquelas vias que, por sua antiguidade, importância e natureza oficial eram propriedade da Coroa Portuguesa.

A política metropolitana para as regiões mineradoras da colônia e para os caminhos reais era austera. As autoridades exerciam rigoroso controle e fiscalização de centros urbanos e caminhos, com o fito de garantirem a cobrança efetiva de impostos, evitando, assim, a evasão das riquezas auríferas. Como parte dessa política, a Coroa Portuguesa estabeleceu que toda a circulação de riquezas, pessoas e mercadorias deveria ser realizada, obrigatoriamente, pelos caminhos reais, constituindo-se crime de lesa majestade a abertura ou trânsito por outras vias.

Em virtude da natureza concentrada desses fluxos, desenvolveu-se ao longo dos caminhos reais um franco processo de ocupação demográfica e econômica, que culminou na formação de uma vibrante rede de cidades com rico legado histórico e cultural. Nos dias atuais, os caminhos reais têm atraído o interesse de diversas entidades, que se dispõem a recuperar ou garantir a preservação deste rico patrimônio cultural, explorando, concomitantemente, o vasto potencial turístico ali presente (SANTOS, 2001). Dentre essas entidades, destaca-se o Instituto Estrada Real (IER), uma sociedade civil que tem promovido ações para valorizar o patrimônio histórico e cultural da área de influência dos caminhos e núcleos urbanos históricos, além de gerenciar e organizar o produto turístico Estrada Real (IER, 2003).

O Instituto Estrada Real foi fundado através dos esforços empreendidos pela Federação das Indústrias de Minas Gerais (FIEMG) que pretendia, com a criação da entidade, articular ações de fomento à atividade turística, até então promovidas de maneira isolada por Estados, Municípios, Organizações não Governamentais, empresas privadas e pessoas físicas (IER, 2003). Além disso, o Instituto exerce um importante papel na geração, sistematização e gerenciamento das informações pertinentes à Estrada Real, para então subsidiarem os planos de ação de entidades governamentais e civis interessadas no desenvolvimento regional.

Uma das medidas tomadas pelo IER para organizar a compilação e publicação de informações acerca da área de abrangência do Instituto, bem como subsidiar o planejamento turístico foi a regionalização dos seus 176 municípios integrantes (IER, 2003). Desta forma, o Instituto Euvaldo Lodi, entidade parceira do IER, delimitou a área de estudo a partir de uma planta base, estruturando-a em três macro-regiões (FIG 1-A):

- Sudoeste, tendo como eixo o Caminho Velho que ligava Parati a Ouro Preto;
- Sudeste, representando o Caminho Novo interconector entre a cidade do Rio de Janeiro e Ouro Preto; e,
- Norte, correspondendo aos caminhos percorridos para o escoamento dos diamantes provenientes da região do Serro e Diamantina.

Posteriormente, as macro-regiões foram subdivididas em núcleos ou sub-regiões. Essa segmentação teve como objetivo destacar os municípios que, na época da colonização, polarizaram os demais, segundo alguns fatores relevantes, como a centralidade econômica e a concentração das bases institucionais administrativas da Coroa Portuguesa, encontrando-se organizadas da seguinte forma (Figura 1A):

- Macro-região Norte, composta pelas sub-regiões de Conceição do Mato Dentro, Diamantina e Ouro Preto, compreendendo 63 municípios;
- Macro-região Sudoeste, composta pelos núcleos regionais de São Lourenço, São Paulo, Terras Altas da Mantiqueira e Vertentes, compreendendo 63 municípios; e
- Macro-Região Sudeste, composta pelos núcleos regionais de Barbacena, Juiz de Fora e Rio de Janeiro, compreendendo 51 municípios.

Essa divisão meso-regional será objeto das análises desse estudo.

METODOLOGIA

A materialização deste estudo contou com a execução de uma série de ações. Na primeira etapa promoveu-se o levantamento de dados acerca dos atrativos turísticos naturais e culturais da Estrada Real junto ao IER. Trabalhou-se com as informações disponíveis no "Diagnóstico da Área de Influência da Estrada Real" e nos dez "Relatórios das Sub-regiões", que trazem informações detalhadas acerca dos atrativos turísticos presentes nos 176 municípios integrantes da Estrada Real.

Os dados brutos foram organizados no plano regional e submetidos a tratamento estatístico, através de técnicas de estatística descritiva e análise de variância. Os resultados das análises foram, posteriormente, submetidos a tratamento cartográfico, com a construção de cartogramas coropléticos, empregando-se o princípio de Sturges⁴ na classificação dos dados. Optou-se por se organizar e agregar os resultados de acordo com a natureza dos atrativos turísticos, assim itemizados:

- ⁴ O princípio de Sturges estima o número ideal de classes (K) a ser utilizada, para o número total (n) de observações, constituindo-se num expediente eficiente na discriminação visual da distribuição espacial de fenômenos (GERARDI; SILVA, 1981 apud CASTRO, 2000). atrativos naturais: grutas e cavernas, parques e reservas, picos, cumes e serras, trilhas, rios e lagos, fontes termo e hidrominerais, lagoas, cachoeiras e outros atrativos naturais.
- ⁴ O princípio de Sturges estima o número ideal de classes (K) a ser utilizada, para o número total (n) de observações, constituindo-se num expediente eficiente na discriminação visual da distribuição espacial de fenômenos (GERARDI; SILVA, 1981 apud CASTRO, 2000). atrativos culturais materiais: igrejas, museus, monumentos, praças, fontes e chafarizes, mercados e feiras tradicionais, pontes, vestígios da Estrada Real e centros culturais e de artes.
- ⁴ O princípio de Sturges estima o número ideal de classes (K) a ser utilizada, para o número total (n) de observações, constituindo-se num expediente eficiente na discriminação visual da distribuição espacial de fenômenos (GERARDI; SILVA, 1981 apud CASTRO, 2000). atrativos culturais imateriais: festas religiosas natalinas, de padroeiros, de semana santa, do rosário, religiosas do divino, indígenas, junina, culinária, populares musicais.

RESULTADOS

Atrativos naturais

Os atrativos naturais cadastrados pelo Instituto Estrada Real como elementos potencialmente de interesse turístico são resultantes da dinâmica dos fluxos e matérias do meio ambiente, determinados, predominantemente, pelas características do quadro natural e dos ciclos naturais aos quais pertencem. Os resultados da análise da distribuição espacial de grutas e cavernas (Figura 1-B) revelam que Diamantina aparece com destaque, com um número médio superior a 0,88. Em outro patamar figuram as sub-regiões de Ouro Preto, Terras Altas da Mantiqueira, Vertentes e Barbacena, ostentando número mé-

⁴ O princípio de Sturges estima o número ideal de classes (K) a ser utilizada, para o número total (n) de observações, constituindo-se num expediente eficiente na discriminação visual da distribuição espacial de fenômenos (GERARDI; SILVA, 1981 apud CASTRO, 2000).

dio de grutas e cavernas oscilando entre 0,22 e 0,43 por município. Já Rio de Janeiro, São Paulo, São Lourenço e Conceição do Mato Dentro são as sub-regiões com o menor número médio de formações de cavernas.

Embora os fatores naturais e seus processos de formação justifiquem, em grande parte, a distribuição dos atrativos naturais, muitos deles podem estar associados a outras lógicas de localização e arranjo espaciais. As Unidades de Conservação representadas cartograficamente através do número médio de parques e reservas (Figura 1-C) configuram um tipo de atrativo natural, cuja distribuição deriva de fatores sócio-ambientais. As regiões que ostentam o maior número médio de parques e reservas são respectivamente: Rio de Janeiro, Juiz de Fora e Ouro Preto. Paradoxalmente, essas são as sub-regiões mais populosas e que têm sofrido maiores pressões antrópicas, em virtude de sua dinâmica econômica. Logo, a maior média de parques e reservas dessas sub-regiões, deve-se, em parte, às iniciativas locais na implementação estratégica de parques e reservas em face aos conflitos e riscos ambientais exercidos prevalentes nessas áreas, sobretudo, em face aos raros remanescentes de Mata Atlântica ali presentes. Já Conceição do Mato Dentro e Diamantina (0,47 a 0,63) também apresentam elevada incidência de parques e reservas, embora a presença significativa destes possa ser explicada em função das extensas potencialidades naturais locais e dos menores índices de pressão antrópica que sofrem.

Os resultados dão conta de que as sub-regiões que ostentam o maior número médio de picos, cumes e serras por município são Diamantina e Terras Altas da Mantiqueira (0,98 a 1,25) (Figura 1-D). Isso resulta da localização geográfica das Sub-regiões de Diamantina e Terras Altas da Mantiqueira, postadas sobre complexos de formação geomorfológicos dotados de elevados patamares altimétricos, geralmente superiores a 1200m. Em relação à presença de trilhas, Diamantina figura, mais uma vez, como a sub-região de maior destaque (Figura 1-E). Barbacena e Rio de Janeiro situam em uma classe intermediária (0,52 a 0,77), sucedidas pelas sub-regiões Vertentes e São Paulo (0,26 a 0,51).

O número médio de rios e lagos é superior nas sub-regiões Barbacena e Rio de Janeiro (1,36 a 1,71) (Figura 1-F), ao passo que em relação ao número médio de Fontes Termo e Hidrominerais (Figura 1-G) a sub-região que prevalece, é a de Diamantina, sendo sucedida São Lourenço e São Paulo (ambos entre 0,09 e 0,17). As sub-regiões de Diamantina e São Paulo contam com as vertentes das serras do Espinhaço e Mantiqueira como áreas potenciais para a exploração de águas minerais. Já a sub-região de São Lourenço constitui-se num tradicional complexo turístico estabelecido sobre rico manancial hidromineral.

A dispersão espacial do número médio de lagoas (Figura 1-H) é maior em Conceição do Mato Dentro, Vertentes, Barbacena, Juiz de Fora, Rio de Janeiro e São Paulo (0,14 a 0,29). Diamantina e Conceição do Mato Dentro situam em classes intermediárias (0,07 a 0,13), sendo que São Lourenço e Terras Altas da Mantiqueira são as sub-regiões com o menor número médio de Lagoas.

O fato da maior incidência média de cachoeiras (Figura 1-I) acontecer na sub-região Diamantina pode ser explicado, em grande parte, devido à topografia acidentada existente nessa porção territorial. A amplitude de relevo apresentada pelos desníveis da Serra do Espinhaço favorece a ocorrência de um maior número de quedas d'água, passíveis de serem apropriadas e administradas para as finalidades de uso turístico. Em relação aos "Outros Atrativos Naturais" compostos por árvores centenárias e minas de extração mineral (IER, 2003) (Figura 1-J), Diamantina também se destaca, sendo sucedida pelas sub-regiões Ouro Preto e São Paulo (0,66 a 0,82).

Um exame das configurações espaciais dos atrativos naturais revela que as maiores ocorrências, com raras exceções, se dão na sub-região de Diamantina (cachoeiras, grutas e cavernas, picos, cumes e serras e outros atrativos naturais). As demais sub-regiões apresentam, em geral, médias muito inferiores àquelas encontradas na porção setentrio-

nal da Estrada Real. Esse padrão de concentração sugere que as sub-regiões compreendidas na porção setentrional do circuito enquadrem-se no que CHRISTALLER (1964) chamou de periferias turísticas, em sua teoria das localidades periféricas. Segundo essa proposta, sítios naturais que não são incorporados diretamente às atividades econômicas e aos fluxos das dinâmicas e populosas áreas produtivas industriais são relegados a um tipo especial de periferia, cuja vocação é relacionada às atividades do turismo e do lazer. Tal raciocínio se adequa a Conceição do Mato Dentro e Diamantina, sub-regiões que tiveram ao longo da história recente dinâmicas econômicas menos intensas do que aquelas experimentadas pelas demais áreas da Estrada Real.

Atrativos culturais materiais

Os atrativos culturais materiais são fruto do trabalho humano, responsável pela construção de edifícios civis e monumentos, ao longo da história. Esta rica herança, por sua vez, faz parte da construção do espaço social, fruto de um complexo e cumulativo processo de arranjos e organizações espaciais levados a cabo por distintas gerações humanas (LEFEBVRE, 1991). Uma abordagem minuciosa sobre a distribuição dos atrativos culturais materiais revela uma forte relação entre a presença desses e o processo de ocupação histórica da Estrada Real.

Os resultados indicam que as sub-regiões da Estrada Real com o maior número médio de igrejas (Figura 2-B) com potencial turístico são Diamantina (>3,12) e Ouro Preto (2,59 a 3,11). Essa forte concentração é explicada pela importância social da Igreja Católica e pela afluência dessas sociedades no período colonial. Essa riqueza esteve associada à produção aurífera e diamantífera, às expressivas populações, além da forte presença da administração colonial. Por outro lado, as sub-regiões do Rio de Janeiro (<1,52), Juiz de Fora (<1,52), Terras Altas da Mantiqueira (<1,52) e São Lourenço (<1,52) são sub-regiões que apresentam o menor número médio de igrejas, por motivos que remetem aos seus respectivos processos de ocupação e povoamento. A implementação do Caminho Novo nos domínios representados pelas sub-regiões de Rio de Janeiro e Juiz de Fora pela Coroa Portuguesa foi realizada para substituir o Caminho Velho paulista que era mais distante e oferecia riscos ao transporte das riquezas extraídas no território das minas. Apesar da estratégia de implementação do Caminho Novo para a otimização do transporte e da política fiscal ter induzido novos fluxos pelas sub-regiões de Rio de Janeiro e Juiz de Fora, sua ocupação humana foi inicialmente rarefeita, com poucos equipamentos de suporte, como ranchos, registros e vendas de estrada (SANTOS, 2001). Já as sub-regiões Terras Altas da Mantiqueira e São Lourenço são localidades do Caminho Velho que se especializaram no suporte e apoio ao pousio e à passagem das tropas que acessavam as íngremes e tortuosas escarpas da Serra da Mantiqueira na transposição da antiga capitania de São Vicente para as Minas Gerais (PIMENTA, 1971). Uma menor dinâmica da produção mineral inibiu a ocupação urbana de numerosos e volumosos núcleos, como aconteceu na porção setentrional da Estrada Real. Essa ocupação urbana mais rarefeita pode ter sido responsável também pela implementação de um número menor de capelas, ermidas e igrejas.



Figura 1

Se o número médio de igrejas (Figura 2-B) é mais expressivo em Diamantina, o mesmo não se pode dizer em relação aos museus (Figura 1-C), que se apresentam concentrados na sub-região do Rio de Janeiro. No caso dos monumentos (Figura 2-D), uma vez mais, o número médio é superior nas sub-regiões Rio de Janeiro e Barbacena. Por outro lado, a sub-região Diamantina tem destaque no quesito praças e fontes e chafarizes (0,45 a 0,59) (Figura 2-F), embora seja acompanhada numericamente por Barbacena. A condição da sub-região Diamantina é de apresentar uma hegemonia em relação à quantidade média de mercados e feiras tradicionais (0,33 a 0,43) (Figura 2-G). Já no quesito número médio de pontes (Figura 2-H), as sub-regiões de Diamantina e Rio de Janeiro são proeminentes (0,45 a 0,59). A sub-região Rio de Janeiro também merece destaque por ser líder numérica nas classes dos vestígios da Estrada Real (Figura 2-I) e os Centros Culturais e de Artes (Figura 2-J).

Como se viu, a sub-região do Rio de Janeiro destaca-se em relação à presença de vários atrativos culturais (Centros Culturais e de Artes, Vestígios da Estrada Real, Museus e Monumentos). Esse papel hegemônico está associado à condição diferenciada vivida pela região em relação às regiões mineradoras, sobretudo a partir da transferência da capital da colônia brasileira de Salvador para a cidade do Rio de Janeiro, em 1763. A mudança da família real para o Brasil, em 1808, também trouxe significativas mudanças, dentre as quais se destacam: a transferência de órgãos de administração pública e justiça, a criação de novas igrejas, hospitais, quartéis, fundação do Banco do Brasil e a Imprensa Régia, a construção do Jardim Botânico, da Biblioteca Real e da Academia Real Militar. Nota-se, portanto, que a partir do século XVIII a cidade do Rio de Janeiro e região do entorno vivenciou um intenso processo de introdução cultural, influenciada não somente pelas informações trazidas pela Família Real, mas também pela presença de artistas europeus que foram contratados para registrar a sociedade e natureza brasileira. Com base nessa história diferenciada, é plausível supor que a maior conservação de trechos da Estrada Real e a maior ocorrência de museus, centros culturais, de artes e de monumentos se devem aos valores europeus introduzidos a partir do século XVIII. No entanto, deve-se lembrar que os equipamentos culturais presentes na sub-região do Rio de Janeiro jamais teriam sido implementados na proporção e dimensão apresentadas sem as riquezas produzidas nas vilas e arraiais mineradores situados na porção norte da Estrada Real (NOVAIS, 1997).

Atrativos culturais imateriais

Os atrativos culturais imateriais são os elementos que compõem o patrimônio cultural e artístico, incluindo o conjunto de valores e crenças que fazem parte do universo cognitivo de várias comunidades. Deve-se ressaltar que a manifestação cultural dos grupos sociais, seja ela sagrada, profana, folclórica ou artística, não se dá no vácuo, mas em espaços concretos, construídos coletivamente por grupos étnicos e culturais ao longo do tempo. Portanto, é mister entender os padrões de localização e distribuição espacial de tais manifestações culturais na Estrada Real.

As festas religiosas natalinas (Figura 3-B) possuem um significado bastante arraigado na cultura brasileira, fato que também se manifesta ao longo da Estrada Real. Entretanto, a sub-região de Diamantina destaca-se no contexto do circuito turístico, por contar com a maior porcentagem de municípios com festas de cunho natalino (>31%). As festas de padroeiros (Figura 3-C) resultam da relação o processo de ocupação de vilas e municípios com a religiosidade popular. Nesse caso, a sub-região das Vertentes é aquela que apresenta a maior proporção de municípios com esse tipo de manifestação cultural (>86,56). Dentre as festividades realizadas no período de Semana Santa (Figura 3-D), a sub-região Diamantina se sobressai, com a maior proporção de municípios (>81,6). As manifestações profanas das festas do Divino (Figura 3-F) ocorrem, com mais intensidade, nos municípios da sub-região de Diamantina (>39,2%).



Figura 2

Organização: RODRIGUES, E. R.; CASTRO, J. F. M.; DINIZ, A. M. A.
PROJETO: CUNHA, LUCIANA LOPES DE; BARRA, CARLOS FERNANDO
FUNDAÇÃO DE CULTURA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

As festas do Rosário (Figura 3-E) que guardam profundas relações com as tradições exercidas pelos povos africanos são praticadas com maior intensidade nos municípios da sub-região diamantinense e de Barbacena. A origem das festas do Rosário em Barbacena se deve ao fato de esta ter sido uma região que funcionou por séculos como elo na ligação entre a costa e as minas de ouro e diamantes do interior, por onde passaram sem número de escravos. A razão dessas práticas terem se perpetuado até a contemporaneidade de maneira tão intensa em Diamantina e Barbacena pode estar ligada à posição geográfica dessas sub-regiões. Afinal, as distâncias que as separam das metrópoles de Belo Horizonte e Rio de Janeiro podem ter funcionado como fatores inibidores de processos de aculturação das sociedades tradicionais quilombolas nas sub-regiões citadas.

Apesar de Diamantina destacar-se em relação às festividades de caráter religioso, quando se analisa o quesito Festas Indígenas, a sub-região de Conceição do Mato Dentro ganha projeção (Figura 3-G). A razão desse comportamento está no perfil das comunidades tradicionais que habitam a sub-região. Segundo a FUNAI (2006), existem ali numerosas populações indígenas vivendo em áreas com situação fundiária regularizada. As festas juninas (Figura 3-H) aliam a crença popular religiosa com um período especial de colheita de gêneros agrícolas. Nesse caso, a sub-região de Diamantina apresenta o maior percentual de municípios adeptos dessas festividades (>55,76%).

Dentre as tradições não religiosas, como as festas Culinárias (Figura 3-I) e Populares Musicais (Figura 3-J), a sub-região diamantinense apresenta o maior percentual de municípios adeptos dessas festividades. Destaque-se ainda a participação da sub-região Barbacena nas Festas Populares Musicais.

Em uma apreciação geral sobre os padrões de distribuição dos atrativos culturais imateriais, as sub-regiões situadas nas porções setentrionais da Estrada Real, notadamente Diamantina e Conceição do Mato Dentro, apresentam-se como as maiores guardiãs das tradições populares. Esses resultados reforçam o argumento que enquadra as sub-regiões de Diamantina e Conceição do Mato Dentro na condição de periferias turísticas, segundo a lógica de Christaller (1964). Essas sub-regiões periféricas mantiveram suas tradições e hábitos de vida pouco alterados em face às influências do modo de vida contemporâneo, já que estão mais distantes dos maiores centros dinâmicos do país que as demais sub-regiões. Mais uma vez, a Estrada Real demonstra padrões de concentração territorial de seus elementos atrativos em determinadas porções sub-regionais, enquanto as demais, não contam com os mesmos potenciais atrativos.



Figura 3

Digitização: ROSANGELA E. R. CASTRO, J. M. ENCK, A. M. A. DINIZ, E. R. RODRIGUES
Fonte dos dados: Instituto Estadual de Estatística e Registros

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados do presente trabalho revelam que a Estrada Real é um circuito turístico idealizado sobre um território que apresenta grandes heterogeneidades espaciais na distribuição de atrativos turísticos. Em relação aos atrativos naturais, detectou-se uma tendência à concentração desses a certa distância dos centros urbanos mais dinâmicos, em áreas chamadas que Christaller (1964) denominou periferias turísticas. Esse é o caso das sub-regiões de Diamantina e Conceição do Mato Dentro. Por outro lado, grande parte dos atrativos turísticos culturais encontra-se concentrada espacialmente nas sub-regiões mais próximas aos grandes centros urbanos, em áreas de ocupação histórica mais antiga, que viveram mais intensamente as marchas e contramarchas do ciclo do ouro.

Portanto, observa-se que a proposta de regionalização idealizada pelo Instituto Estrada Real não contemplou o uso de critérios de regionalização provenientes dos padrões de incidência espacial dos atrativos turísticos, ignorando, ao mesmo tempo, os princípios gerais norteadores da regionalização: homogeneidade e funcionalidade. Comparando-se a regionalização empreendida pelo Instituto Estrada Real com as manifestações do comportamento distributivo e locacional dos atrativos turísticos, conclui-se que a atual disposição das fronteiras regionais da Estrada Real não representa fielmente o organismo espacial deste histórico.

Embora o circuito turístico Estrada Real consista em uma iniciativa fortuita do setor privado, que busca estabelecer ações estratégicas de desenvolvimento regional, este demandará, a longo prazo, significativas intervenções em sua estrutura regional, de modo a tornar esse conjunto de sub-regiões um organismo equilibrado, capaz de satisfazer as demandas e necessidades de todas as comunidades interessadas em seu funcionamento. O enfrentamento dessa questão passa, necessariamente, por uma revisão metodológica da regionalização oficialmente adotada, que deveria incorporar como critério as discrepâncias espaciais identificadas, além do modo com que atrativos naturais e artificiais se manifestam recorrentemente no espaço, de forma a constituírem unidades regionais legítimas.

Se a regionalização for reconfigurada nesses termos ela subsidiará a elaboração de planos de valorização e intervenção específicos, que potencializarão o aproveitamento dos atrativos turísticos, sem perder de vista as peculiaridades de cada sub-região. Afinal, esse é o objetivo de qualquer processo de regionalização que visa subsidiar ações de cunho territoriais. Diante de tanta diversidade, as políticas de intervenção deveriam levar em conta os aspectos *sui generis* da realidade de cada recorte deste Real caminho, para que o almejado desenvolvimento integrado e equilibrado dos 176 municípios participe concretize.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Jose Vicente de. **Turismo: fundamentos e dimensões**. 2.ed. São Paulo: Atica, 1995. 215p.
- BARRETTO, Margarita. **Manual de iniciação ao estudo do turismo**. 7. ed. São Paulo: Papirus, 1995. 164p
- BENI, Luíz Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. 2. ed. São Paulo: SENAC São Paulo, 1998. 427p.

BRANDÃO, Sylvio. Os circuitos turísticos. **ESTADO DE MINAS: Turismo**. Belo Horizonte: Estado de Minas, 1999-. Irregular.p.1-1

CASTRO, José Flávio Morais, **Caracterização espacial do sul de Minas e “entorno” utilizando-se o modelo potencial e a análise de fluxos em sistemas digitais: uma proposta metodológica / Tese (doutorado)** - Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas 157p

CHRISTALLER, Walter, “Some Considerations of Tourism Location in Europe”, **Papers, Regional Science Association**. v.12, 1964, p.95-105

CLARK, David. **Introdução à Geografia Urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991. 286p

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil. 1996. 320p.

CROCIA, Nilson. Análise regional e Destinações turísticas: possibilidades teóricas e situações empíricas em Geografia do Turismo. **Turismo: Visão e Ação**. Ano 4, n. 11, p. 9-32, 2002

CRUZ, Rita de Cássia. **Política de turismo e território**. São Paulo: Contexto, 2000. 167p.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Introdução à geografia do turismo**. São Paulo: Roca, 2001. 107p

DINIZ, A. M. A. ; BATELLA, W. B. . O Estado de Minas Gerais e suas regiões: um resgate histórico das principais propostas oficiais de regionalização. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 17, n. 33, p. 59-77, 2005.

FAISSOL, Speridião. Regionalização, conceitos, práticas, escalas e a experiência brasileira. In: CONFERÊNCIA NACIONAL DE GEOGRAFIA. De 27 a 31 de Maio de 1996. Rio de Janeiro. **Textos para discussão: a organização do território**. Rio de Janeiro: IBGE, v. 1. 22p. 1996

FUNDAÇÃO NACIONAL DO ÍNDIO (FUNAI). 2006. Home page da Fundação Nacional do Índio (<http://www.funai.gov.br>). Acesso Julho de 2006

FURTADO, Júnia. As Sociedades Mineradoras. **História Viva: Temas Brasileiros**. São Paulo, n. 4, p. 9-17, Julho, 2006.

GERARDI, Lucia Helena de Oliveira; SILVA, Bárbara-Christine Nentwig. **Quantificação em Geografia**. São Paulo: DIFEL, 1981. 161p.

GOELDNER, Charles. R. RITCHIE, J.R. Brent. MCINTOSH, Robert W. **Turismo: Princípios, Práticas e Filosofias**. Porto Alegre: Bookman, 2002. 478p.

GOULART, José Alípio. **Tropas e tropeiros na formação do Brasil**. Rio de Janeiro: Conquista, 1961 s.n.t

GRIGG, D., Regiões, modelos e classes, in CHORLEY, R., e HAGGETT, P., (Org.), **Modelos Integrados em Geografia**. São Paulo: Edusp, 1974.

INSTITUTO ESTRADA REAL (IER). **Perfil do potencial Turístico da Área de Influência da Estrada Real**. Belo Horizonte: Instituto Estrada Real, 2003. 100 p.

KNAFOU, Rémi. Turismo e Território: Por uma abordagem científica do Turismo. In: RODRIGUES, Adyr B. **Turismo e Geografia: Reflexões Teóricas e Regionais**. São Paulo: Hucitec, 1996, p. 62-74.

KRIPPENDORF, Jost. **The holiday makers: understanding the impact of leisure and travel**. Oxford: Butterworth-Heinemann, c1987. 160p.

LEFÉBVRE, Henri. **The production of space**. Oxford: Blackwell, 1991. 454p.

LENCIONI, Sandra. **Região e Geografia**. São Paulo: Edusp. 2003. 214p.

LUCHIARI, Maria Tereza. D.P. Urbanização Turística-um novo nexos entre o lugar e o mundo. In: LIMA, Luiz Cruz (Org.) **Da cidade ao campo: a diversidade do saber-fazer turístico**. Fortaleza:UECE,1998,p15-29

NOVAIS, Fernando A.; ALENCASTRO, Luiz Felipe. **História da vida privada no Brasil: volume 2 : Império: a corte e a modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997-. 523p.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (OMT). **Introdução ao Turismo**. (Traduzido por Dolores Martins Corner) São Paulo: Roca, 2001 317p.

PATTISON, W. The four traditions of Geography. **Journal of Geography** n. 63. p. 211–216, 1964.

PIMENTA, Dermeval José. **Caminhos de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971, 163p.

RODRIGUES, Adyr A. B. **Turismo e espaço: rumo a um conhecimento transdisciplinar**. São Paulo: Hucitec, 1997. 158p.

SANTOS, Márcio. **Estradas reais: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil**. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001. 179p.

SOUZA, Arminda Mendonça. et al **Turismo: Conceitos, Definições e Siglas**. Manaus:Editora Valer, 2000.

VENÂNCIO, Renato Pinto. Tropeiros e Ranchos. 2006. **História Viva: Temas Brasileiros**. São Paulo, n. 4, p. 9-17, Julho, 2006.

Recebido em abril de 2007

Revisado em junho de 2007

Aceito em outubro de 2007