



UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO
ESCOLA DE DIREITO, TURISMO E MUSEOLOGIA
DEPARTAMENTO DE TURISMO

ALCINDO RIBEIRO DO VALE JÚNIOR

**O CICLOTURISMO NA ESTRADA REAL – EXPERIÊNCIAS E PERCEPÇÕES
NO CAMINHO VELHO**

OURO PRETO

2019

ALCINDO RIBEIRO DO VALE JÚNIOR

**O CICLOTURISMO NA ESTRADA REAL – EXPERIÊNCIAS E PERCEPÇÕES
NO CAMINHO VELHO**

Monografia apresentada ao Curso de Turismo da Universidade Federal de Ouro Preto, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Turismo.

Orientadora: Prof^ª Dr^ª Carolina Lescura de Carvalho Castro

OURO PRETO

2019

SISBIN - SISTEMA DE BIBLIOTECAS E INFORMAÇÃO

V149c Vale Junior, Alcindo Ribeiro Do .

O Cicloturismo na Estrada Real [manuscrito]: Experiências e Percepções no Caminho Velho. / Alcindo Ribeiro Do Vale Junior. - 2019.
91 f.: il.: color., tab..

Orientadora: Profa. Dra. Carolina Lescura de Carvalho Castro.
Monografia (Bacharelado). Universidade Federal de Ouro Preto. Escola de Direito, Turismo e Museologia.

1. Cicloturismo. 2. Estrada Real. 3. Caminho Velho. I. Castro, Carolina Lescura de Carvalho. II. Universidade Federal de Ouro Preto. III. Título.

CDU 338.48

Bibliotecário(a) Responsável: Angela Maria Raimundo - SIAPE: 1.644.803



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO
REITORIA
ESCOLA DE DIREITO, TURISMO E MUSEOLOGIA
DEPARTAMENTO DE TURISMO



FOLHA DE APROVAÇÃO

ALCINDO RIBEIRO DO VALE JÚNIOR

CICLOTURISMO NA ESTRADA REAL – EXPERIÊNCIAS E PERCEPÇÕES NO CAMINHO VELHO

Membros da banca

Carolina Lescura de Carvalho Castro Volta - Doutora - Universidade Federal de Ouro Preto

Alissandra Nazareth de Carvalho - Doutora - Universidade Federal de Ouro Preto

Bruno Pereira Bedim - Doutor - Universidade Federal de Ouro Preto

Versão final

Aprovado em 11 de dezembro de 2019

De acordo

Carolina Lescura de Carvalho Castro Volta



Documento assinado eletronicamente por **Carolina Lescura de Carvalho Castro Volta**, **PROFESSOR DE MAGISTERIO SUPERIOR**, em 31/01/2020, às 13:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.ufop.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0034480** e o código CRC **7E46C77F**.

Referência: Caso responda este documento, indicar expressamente o Processo nº 23109.000781/2020-81

SEI nº 0034480

R. Diogo de Vasconcelos, 122, - Bairro Pilar Ouro Preto/MG, CEP 35400-000
Telefone: 3135591447 - www.ufop.br

Dedico este trabalho aqueles que sabem dar valor para as coisas mais simples da vida, e que tenham coragem em desfrutar das aventuras que ela nos proporciona.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente gostaria de agradecer a minha orientadora Prof^a. Dr^a. Carolina Lescura, por me dar auxílio e imenso apoio em todos os momentos durante a elaboração deste trabalho, me incentivando, e cobrando quando necessário.

Gostaria também de agradecer a toda minha família, especialmente meu pai Alcindo Ribeiro (*in memorian*), pois o momento em que o Sr. idealizou, está chegando meu velho, sou eternamente grato por tudo que me proporcionou. E a minha mãe, Silma Marina, que sempre acreditou em minhas escolhas e nunca mediu esforços para me ajudar, independente de qualquer dificuldade. Você é a pessoa mais valiosa que tenho. O que mais quero e vou fazer é lhe dar orgulho.

À República Nau Sem Rumo, moradores, ex-alunos e amigos da casa. Mostraram-me a suma importância da vida republicana e das experiências de quem só vive pra saber. Aô luuugar!

É de grande valia reconhecer todos aqueles que passaram em meu caminho nessa cidade de Outro Planeta e se tornaram importantes. Obrigado aos momentos inesquecíveis, aos sorrisos sinceros e as amizades que levo para resto da vida. Tenho a total certeza que aqui fui muitíssimo feliz.

Aos apoiadores e parceiros deste projeto, em especial a Entre Trilhas e Ciclomi Bikes. Além de amigos e ciclistas que estiveram presentes nas etapas para este trabalho e que fizeram diferença na realização do mesmo.

Por fim, à Universidade Federal de Ouro Preto e o Departamento de Turismo, pelo ensino gratuito e de qualidade.

“Liberdade é como saborear um passeio de bicicleta sem precisar apostar corrida com ninguém. Apenas pedalar. No nosso ritmo”.

Ana Jácomo

RESUMO

O presente trabalho parte de inquietações e curiosidades quanto ao Cicloturismo. Uma modalidade realizada com bicicletas que atrai cada vez mais adeptos no país em função do baixo impacto ambiental gerado. Nesse contexto, o objetivo geral desta pesquisa é apreender a opinião dos representantes públicos e privados a respeito do Caminho Velho – Estrada Real, relacionando com a atividade turística, e apresentar as experiências dos cicloturistas que realizam tal percurso. Então este trabalho inicia-se através de um levantamento bibliográfico sobre os temas que se relacionam com esta pesquisa. Posteriormente, foi realizada uma pesquisa de campo, de natureza qualitativa, por meio da aplicação de entrevistas semiestruturadas com ciclistas que realizaram ou estavam realizando o percurso do Caminho Velho. Adicionalmente, foi realizada uma observação participante, já que o autor deste trabalho percorreu de bicicleta tal trecho no período do mês de maio de 2019. Finalmente, foram também entrevistados os gestores públicos e privados da atividade turística dos municípios de Ouro Preto, Carrancas e Paraty. As informações foram contextualizadas trazendo uma reflexão da atual situação que se encontra o Circuito. Portanto, gerou reflexões relacionadas à precariedade do percurso como um produto turístico, se tornando falho em diversos aspectos, faltando manutenção na infraestrutura e articulações do Estado e do próprio Instituto gestor, sendo necessário propor um planejamento efetivo e engajamento de todos os atores inseridos na rota, para que se torne um instrumento no processo de crescimento econômico rentável devido a toda sua potencialidade turística de seus atrativos nas localidades envolvidas.

Palavras-Chave: Cicloturismo; Estrada Real; Caminho Velho; Turismo; Roteiros.

ABSTRACT

The present work is based on concerns and curiosities about Cycling. A mode made with bicycles that attracts more and more fans in the country due to the low environmental impact generated. In this context, the general objective of this research is to apprehend the opinion of public and private representatives about the Old Way - Estrada Real, relating to the tourist activity, and to present the experiences of the cyclotourists who make such a route. Then this work begins through a bibliographic survey on the themes that relate to this research. Subsequently, a qualitative field research was carried out through the application of semi-structured interviews with cyclists who did or were doing the Caminho Velho route. In addition, a participant observation was made, as the author of this study rode a bicycle on this stretch in May 2019. Finally, the public and private managers of the tourism activity of the municipalities of Ouro Preto, Carrancas and Paraty were also interviewed. . The information was contextualized bringing a reflection of the current situation that is the Circuit. Therefore, it generated reflections related to the precariousness of the route as a tourism product, becoming flawed in several aspects, lacking maintenance in the infrastructure and articulations of the State and the managing institute itself, being necessary to propose an effective planning and engagement of all the actors inserted in the route. , to become an instrument in the process of profitable economic growth due to all its tourist potential of its attractions in the localities involved.

Keywords: Bicycle tourism; Royal Road; Old Way; Tourism; Roadmaps.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

- FIGURA 1** – Máquina de andar, a precursora da bicicleta.
- FIGURA 2** – Bicicleta Híbrida ou de Turismo.
- FIGURA 3** – Bicicleta de montanha com suspensão dianteira e traseira.
- FIGURA 4** – Imagem ilustrativa dos Caminhos da Estrada Real
- FIGURA 5** - Linha do Tempo Idealizada à ida ao campo
- FIGURA 6** – Passaporte e Mapa da Estrada Real
- FIGURA 7** – Passaporte com os carimbos do Caminho Velho
- FIGURA 8** – Certificado de conclusão do Caminho Velho
- FIGURA 9** – Dados de um trecho concluído
- FIGURA 10** – Trecho demarcado
- FIGURA 11** – Detalhes dos tipos de estradas em um trecho
- FIGURA 12** – Altimetria ilustrativa de um trecho
- FIGURA 13** – Planilha direções e detalhes do trecho
- FIGURA 14** – Alimentos e nutrientes dos primeiros dias
- FIGURA 15** – Execução do *Bike Fit*
- FIGURA 16** – Resultado das medidas *Bike Fit*
- FIGURA 17** – Planilha de treinos antes da viagem
- FIGURA 18** – Exemplo de postagens nas redes sociais
- FIGURA 19** – Marco Parcialmente Coberto - Trecho de Lagoa Dourada – São João Del Rei
- FIGURA 20** – Marco Parcialmente Coberto - Trecho de Lagoa Dourada – São João Del Rei
- FIGURA 21** – Marco Escondido Pela Vegetação -Trecho Entre Rios de Minas – Lagoa Dourada
- FIGURA 22** – Imprecisão na colocação do marco à direita - Alagamento (Trecho São João Del Rei – Carrancas)

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – Primeiro grupo de entrevistados (pessoas que realizaram a cicloviagem na Estrada Real)

QUADRO 2 – Segundo grupo de entrevistados (pessoas durante o percurso da Estrada Real)

QUADRO 3 – Terceiro grupo de entrevistados (gestores de instituições públicas e privadas)

QUADRO 4 – Itens Contidos

QUADRO 5 – Itens Comprados

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas e Técnicas

CNUMAD – Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento

EMBRATUR – Instituto Brasileiro de Turismo

ER – Estrada Real

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

IER – Instituto Estrada Real

MTur – Ministério do Turismo

PIB – Produto Interno Bruto

UCI – União Ciclista Internacional

WTTC – World Travel & Tourism Council

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
CAPÍTULO I - CICLOTURISMO	16
1.1. Conceitos	17
1.2. Práticas	20
1.2.1. Normas.....	25
1.3. Modalidades Areladas ao Cicloturismo	27
1.3.1. Ecoturismo.....	28
1.3.2. Turismo de Aventura.....	29
1.3.3. Turismo Rural.....	30
1.3.4. Turismo Cultural.....	30
1.3.5. Turismo Gastronômico.....	32
CAPÍTULO II - A ESTRADA REAL	34
2.1. Breve Histórico	34
2.2. Desenvolvimento voltado para o Turismo	36
CAPÍTULO III - PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E PREPARAÇÃO PARA O CAMPO	43
3.1. Procedimentos metodológicos	44
3.2. Preparação do pesquisador para o campo	46
3.2.1. Planejamento.....	47
3.2.2. Treinamento.....	52
3.2.3. Materiais Necessários.....	55
CAPÍTULO IV - ANÁLISE DAS ENTREVISTAS	58
4.1. Experiências dos Ciclistas	58
4.2. Opinião dos Gestores Públicos e Privados	67
CONSIDERAÇÕES FINAIS	74
REFERÊNCIAS	76
APÊNDICES	79
APÊNDICE - Roteiro Semiestruturado - Experiência Estrada Real (Caminho Velho) - Antes da Viagem.....	80
APÊNDICE - Roteiro Semiestruturado - Experiência Durante - Estrada Real (Caminho Velho).....	81
APÊNDICE - Roteiro Semiestruturado - Estrada Real (Caminho Velho) - Órgão Público/Turismo.....	82
ANEXOS	83
ANEXO 1 – Lei n.º 13.173/99 – Dispõe sobre o Programa de Incentivo ao Desenvolvimento do Potencial Turístico da Estrada Real.....	84
ANEXO 2 – Decreto n.º 41.205/00 - Regulamenta a Lei n.º 13.173/99.....	86
ANEXO 3 – Municípios do Estado de Minas Gerais Integrantes do Circuito da Estrada Real.....	90
ANEXO 4 – Municípios do Estado de São Paulo Integrantes do Circuito da Estrada Real.....	91
ANEXO 5 – Municípios do Estado do Rio de Janeiro Integrantes do Circuito da Estrada Real.....	92

INTRODUÇÃO

Inicialmente, este trabalho busca apresentar reflexões quanto ao tema do Cicloturismo na Estrada Real – Caminho Velho, onde tal atividade se torna cada vez mais abrangente no país, entrando em contato com uma rota da rica história dos primeiros passos da colonização portuguesa devido à extração de minérios em terras brasileiras.

Assim, este trabalho de conclusão de curso visa não somente beneficiar os praticantes interessados em um novo meio para o turismo, fazendo com que estes se apropriem da atividade e rota para mover outro segmento no país. Por outro lado, o planejamento que contempla a bicicleta como transporte atrai cada vez mais participantes para praticarem atividades físicas, usufruindo as potencialidades dos atrativos que há na rota. E de acordo com Martoni e Varajão (2009), cada qual com suas particularidades, mas tal como as estradas reais, os municípios envolvidos nos circuitos dificilmente interagem, não havendo grandes investimentos para a infraestrutura favorecendo e promovendo os mesmos.

Visando entender melhor o assunto, este trabalho tem por objetivo geral apreender a opinião dos representantes públicos e privados a respeito do Caminho Velho – Estrada Real, relacionando com a atividade turística.

A fim de alcançar o objetivo geral, foram traçados os seguintes objetivos específicos: Traçar um histórico da bicicleta, abrangendo suas práticas, normas e modalidades atreladas ao ciclismo; Apresentar a Estrada Real e as ações que foram desenvolvidas com o propósito de desenvolver a atividade turística; Apresentar as experiências dos cicloturistas que fizeram e estavam realizando o percurso do Caminho Velho no momento da realização da pesquisa e, finalmente; Buscar as opiniões de gestores públicos e privados a respeito da Estrada Real. Com isso, propor uma reflexão sobre a atual situação que se encontra o circuito.

Perante esta busca, a temática deste assunto surgiu quando o autor cursou disciplinas relacionadas ao Ecoturismo consequentemente, visualizando a prática do Cicloturismo em blogs e vídeos na rota demarcada, onde o local de residência do autor tem grande prática da atividade e relevância na história dos antigos Caminhos Reais. Vale ressaltar que o autor atua como voluntário no projeto de extensão da Universidade Federal de Ouro Preto, o BICITUR (Bicicleta, Turismo e Cidadania) e, ao longo do desenvolvimento do trabalho, a familiarização com o tema e interesse em contribuir de

forma positiva com os participantes serviu de incentivo para aprofundar mais a sua pesquisa, transformando-a em um trabalho de conclusão de curso.

Este estudo adotou uma abordagem qualitativa (DALFOVO; LANA; SILVEIRA, 2008), e para a sua realização foi realizada uma revisão bibliográfica, além de uma pesquisa de campo com observação participante (ANGROSINO, 2009), registrando em um caderno de anotações, informações diárias das características de cada trecho da ciclovagem realizada pelo autor. Além dos registros fotográficos e filmagens, também o uso de alguns aplicativos móveis necessários para a coleta de dados.

Adicionalmente a este instrumento de coleta, foram aplicados três roteiros de entrevista semiestruturados com ciclistas que fizeram ou estavam realizando o percurso no momento da coleta e também foram apreendidas informações dos gestores públicos e privados que estão envolvidos com atividades ligadas ao turismo das cidades ao entorno. Destaca-se que na aplicação das entrevistas foi utilizada a metodologia da “bola de neve” (VINUTO, 2014), no qual o último entrevistado indicava o próximo.

Quanto à estrutura deste trabalho, este se encontra dividido em quatro capítulos. No primeiro capítulo apresenta os conceitos do Cicloturismo, destacando um breve histórico da origem da bicicleta, posteriormente a atividade do ciclismo, suas práticas e normas para a execução como prestadores de serviços na atualidade. Além das modalidades atreladas à atividade.

O segundo capítulo traz um pouco sobre a Estrada Real, sua história brevemente apresentada, as ações e os planejamentos. Instituições envolvidas também serão apontadas nesse capítulo, contextualizando com o turismo e sua conjuntura com o Estado para o aproveitamento turístico dos caminhos reais, destacando também as suas potencialidades e precariedades.

No terceiro capítulo aborda os procedimentos metodológicos e a preparação para ida ao campo, etapas como o planejamento, o treinamento e os materiais necessários para a realização da ciclovagem são exibidos.

Posteriormente, o quarto capítulo são apresentados os dados obtidos na pesquisa de campo e as análises visando responder os objetivos propostos para a reflexão da pesquisa, como também um pouco da experiência do autor ao realizar o percurso Caminho Velho, dialogando essas informações com o referencial teórico.

Por fim, as considerações finais, onde trazem os resultados da pesquisa de campo, ressaltando as contribuições do estudo, limitações e apontando possíveis alternativas, para o melhor desenvolvimento no Programa da Estrada Real.

1. CICLOTURISMO

A atividade do Cicloturismo com base nas referências e nos conceitos encontrados se demonstra nova em estudos e nas práticas comparados ao segmento do Ciclismo. Há diversos conceitos frente a tal prática, variando muito o autor ou as instituições. Contudo, por mais novo que seja, tem atraído muitos praticantes e diversas formas de planejamento, além da promoção para ser efetuado em rotas pelo continente brasileiro. Com isso, a fim de explorar tal temática, este primeiro capítulo tem o objetivo de contextualizar melhor a atividade, desde os seus primórdios até a realidade que se encontra, e também analisar sucintamente seus segmentos e possibilidades para ser praticado. Desta forma, foi necessário organizar este capítulo em seções para que as ideias possam se interagir, trazendo uma absorção de conteúdo.

No primeiro tópico foram resgatados conceitos e formas de se entender a atividade apontados por diferentes tipos de autores, em estudos de casos, plataformas, blogs, sites e trabalhos acadêmicos acerca do assunto. São apresentadas informações sobre a criação do Cicloturismo, formas de se praticar, além de toda a valorização e junção do segmento com outros conceitos atrelados ao meio ambiente e bem estar do ser humano, promovendo uma experiência mais satisfatória ao ciclista.

No segundo tópico, será apresentado como é realizado a atividade, segundo alguns autores e com base nas normas da ABNT - Associação Brasileira de Normas e Técnicas. Nota-se que para a prática do Cicloturismo é necessário seguir regras e normas de segurança para o seu planejamento, assim desenvolvendo a atividade que é voltada ao turismo, ou seja, que possa ser oferecida como um produto pelos prestadores de serviços e as comunidades que possuem roteiros turísticos entre suas linhas municipais.

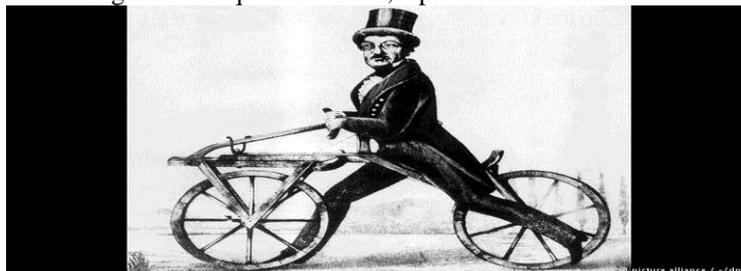
No último tópico do primeiro capítulo, haverá uma forma mais dividida para descrever os segmentos do *trade* turístico e as articulações para melhoria da funcionalidade na atividade. Portanto, foi realizado um levantamento geral e sucinto das diversas modalidades atreladas ao Cicloturismo, como o Ecoturismo; Turismo de Aventura; Turismo Rural; Turismo Cultural e o Gastronômico, demonstrando como essas áreas se relacionam a experiência do cicloturista durante a sua viagem.

1.1 Conceitos

Como meio de transporte terrestre, a bicicleta é utilizada em todo o planeta, independente da faixa etária das pessoas. Representa uma opção para a mobilidade humana, possui um baixo custo, ocupa menores espaços quando em uso ou não, além de proporcionar ao praticante exercitar-se fisicamente, melhorando sua qualidade de vida. Com isso, o uso da bicicleta é estimulado pela busca do bem estar e a relação do homem com a natureza, comparado a outras atividades econômicas tradicionais, portanto, é associado ao conceito da sustentabilidade ambiental, por não produzir poluição e obter funções de preservação do meio ambiente, gerando um desenvolvimento consciente (COCHINSKI; BAPTISTA; GOVEIA, 2014).

Conforme destaca Roldan (2000) os primeiros registros sobre o surgimento da bicicleta ocorreram em 1817 na Alemanha, quando o Barão Karl Drais Von Samerbroon (*1785 - +1851), desenvolveu um veículo de duas rodas feito completamente de madeira, que o ajudava a passear mais rápido pelos jardins reais, denominado a “máquina de andar”. O veículo era impulsionado empurrando os pés contra o chão, não sendo um veículo prático para lugares que não fossem planos, assim causando certo desconforto. Os pedais apareceram pela primeira vez em 1865 na França, na invenção conhecida como “velocípede”. Eles eram incorporados na roda dianteira para ter um sistema de propulsão e tal modelo era feito inteiramente de madeira, posteriormente sendo utilizadas rodas de metal. De acordo com Cavallari, (2012, p. 133 *apud* CARVALHO; RAMOS; SYDOW, 2013, p. 68) o velocípede “logo se transformou em um veículo de transporte, eficiente e econômico, para a crescente classe trabalhadora urbana na Inglaterra, da época da Revolução Industrial”. Anos depois, em 1870 surgiu a primeira bicicleta de metal, assim havendo inovações e melhorias para se locomover confortavelmente.

Figura 1: Máquina de andar, a precursora da bicicleta.



Fonte: DW Brasil.¹

¹ Disponível em: <https://www.dw.com/pt-br/a-bicicleta-completa-200-anos/g-39211186>. Acesso em: 27/03/2019

Conseqüentemente, em épocas contemporâneas, a atividade com o uso da bicicleta fixou-se em três maneiras de utilização, sendo para o transporte, lazer e esporte. No quesito transporte, observa-se seu uso em todo o planeta devido suas vantagens econômicas. Para as grandes cidades não existe melhor solução por conta do domínio automotivo, pois é um meio barato, demanda pouco espaço, não causa congestionamentos e poluição, além dos benefícios à saúde humana. Como esporte, e voltado a competições, o ciclismo abre um leque de opções, sendo que várias das modalidades são olímpicas. Portanto, é necessário haver uma entidade máxima responsável para reconhecer tais modalidades, é o caso da UCI – União Ciclista Internacional (ROLDAN, 2000).

De acordo a UCI existem as seguintes modalidades:

- Ciclismo de Estrada – É uma competição disputada em estradas utilizando bicicletas próprias para dar ao ciclista este fim que, no Brasil, são conhecidas por *Speed*.
- Ciclismo de Ultra-Distância – São provas que possuem uma única etapa que cobre distâncias muito longas e duram normalmente vários dias.
- Ciclismo de Pista – Esta competição é disputada em pistas especialmente construídas para esta modalidade conhecidas como velódromo.
- Ciclismo de Montanha – Uma modalidade, na qual o objetivo é transpor percursos com diversas irregularidades e obstáculos. Popularmente conhecido como *mountain bike*, é praticado em estradas de terra, trilhas de fazendas, trilhas em montanhas e dentro de parques e até na cidade.
- *Cyclo-Cross* – As provas geralmente ocorrem no inverno e outono do hemisfério norte e consistem em várias voltas por circuitos curtos. Porém com terrenos de difícil transposição, com areia, galhos, grama, lama e degraus.
- BMX – Ou Biccross é um esporte praticado com bicicletas especiais, adaptadas para fazer manobras e corridas realizadas em pistas de terra.
- Ciclismo de Obstáculos (*Bike Trial*) – É um esporte cujo objetivo é ultrapassar obstáculos, tanto naturais quanto artificiais, e deve-se ser ultrapassado sem contato físico com o solo (pés e mãos).

- Ciclismo de Ginásios (*Indoor*) – O esporte é dividido em duas modalidades: "*cycleball*" e ciclismo artístico. Todas as competições se realizam em quadra de madeira com 14 m x 12 m.

Quanto o ciclismo atrelado ao lazer é compreendido toda a prática que utiliza a bicicleta de forma não competitiva, podendo ser de longa distância ou recreativo (ROLDAN, 2000). Desta maneira, se enquadra o Cicloturismo, ou seja, uniu-se tal meio de transporte à cadeia do turismo, em que atualmente apresenta ser uma das maiores forças econômicas de muitas nações. De acordo com o estudo do World Travel & Tourism Council (WTTC) a contribuição do turismo na economia mundial foi de 10,4% do Produto Interno Bruto (PIB) global em 2017, e o avanço na indústria de viagens registou um crescimento de 4,6% em todo o mundo em face ao ano anterior, pelo que o setor superou em 3% o PIB mundial, gerando um em cada dez empregos no planeta. Com isso, é necessário haver um melhor planejamento para a atividade, sendo possível aproveitar o *trade* e o potencial turístico dos lugares e cidades durante o descolamento do trajeto que se percorre. Pois como o próprio termo a ser trabalhado sugere:

O Cicloturismo combina a paixão pelo ciclismo e o prazer de viajar. Alguns cicloturistas definem o cicloturismo como o uso de alforjes na bicicleta e o fato de pernoitarem fora de casa. O Cicloturismo pode ser entendido, também, como toda viagem de turismo que utiliza a bicicleta como forma principal de transporte (ROLDAN, 2000 p. 22).

Então, o Cicloturismo fomenta essa demanda por conta da geração de trânsito nas cidades, do sedentarismo e da poluição, aumentando a busca por uma qualidade de vida e a relação do homem com as áreas naturais (CARVALHO; RAMOS; SYDOW, 2013). Também atuando como um vetor de diversificação das economias locais, gerando emprego, divulgação das cidades, valorização da herança cultural e conservação do patrimônio, entre outros incentivos. Ainda encontramos muitas outras formas de entender o Cicloturismo, tais como: uma forma de viajar, uma modalidade não competitiva ou um estilo de vida.

Segundo Roldan (2000, p. 24)

Entendemos o Cicloturismo como todo o tipo de viagem com um dia ou mais de duração, que tenha como objetivo conhecer lugares e praticar turismo, utilizando a bicicleta como meio de locomoção, diferenciando de outras atividades competitivas por suas maiores dimensões espaciais cronológicas e seu planejamento prévio.

O Cicloturismo tem grande tradição na Europa, onde ele é praticado há mais de três décadas, sendo o ciclismo uma verdadeira paixão, havendo maior espaço na mídia

do que o futebol. No Brasil é ainda recente e apresenta lenta expansão. Também vem a complementar as atividades no qual há um enfoque ecológico e de conscientização da preservação do meio ambiente, como os esportes e atividades praticadas ao ar livre e o Ecoturismo (ROLDAN, 2000). A Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT (2007, p. 4) define o Cicloturismo como uma “atividade turística que tem como elemento principal a realização de percursos de bicicleta”. Assim Cavallari (2012, p.13 *apud* CARVALHO; RAMOS; SYDOW, 2013, p. 64) destaca uma maior representação ao termo:

Hoje, o Cicloturismo representa muito mais do que apenas uma forma eficiente e econômica de viagem. Em meio à crise climática, aos questionamentos éticos e econômicos sobre nosso atual estilo de vida, nossos métodos de produção e hábitos de consumo, diante da busca constante e mais responsável por melhor qualidade de vida, novamente a bicicleta, através do Cicloturismo, apresenta seu discurso revolucionário e libertário.

Portanto, como visto nos parágrafos anteriores vê-se o Cicloturismo como um modelo ideal para o desenvolvimento de um turismo responsável, com a filosofia de ser um transporte sustentável para seus praticantes, para a comunidade receptora e ao meio ambiente. E nessa temática, o seu uso pode estar atrelado ao conceito de sustentabilidade ambiental, a qual tem como função preservar o meio ambiente e ainda garantir o seu desenvolvimento. Consistindo na manutenção das funções e componentes do ecossistema, de modo sustentável, buscando a aquisição de medidas que sejam realistas para os setores das atividades humanas (COCHINSKI; BAPTISTA; GOVEIA, 2014). E quanto ao roteiro, é importante estudá-lo previamente adquirindo o máximo de informações para que o aconteça, analisando a sua total viabilidade. Para isso, práticas de como se organizar para tal atividade é de extrema importância. Seguindo, assim, padrões de respeito e boa utilização buscando a segurança, conforto e prazer.

1.2 Práticas

O Cicloturismo se diferencia e destaca das outras dimensões do ciclismo em aspectos de distância, porque que são maiores, podendo chegar a semanas ou meses. E a principal diferença pode se apontar o planejamento. Como a distância é mais extensa torna-se necessário um planejamento detalhado quanto ao roteiro, aos equipamentos e a bagagem, além do condicionamento físico do viajante devendo ser compatível com sua viagem (ROLDAN, 2000). É essencial, também, que um roteiro de cicloturismo obedeça às regras e normas de segurança para minimizar situações de risco. Há um

protocolo básico de segurança, que pode ser aplicado em qualquer trilha, roteiro de cicloturismo ou cicloexpedição, como:

Evitar pedalar sozinho e à noite; manter vacinas em dia; usar roupas e calçados adequados ao roteiro e ao clima; não pedalar sobre calçadas e demais locais reservados exclusivamente para pedestres; não pedalar em vias de mão única na contramão; lembrar-se de sinalizar mudanças na direção; manter-se hidratado; levar lanterna de cabeça com pilhas extras; levar lanche de trilha ou refeição; ter sempre um mapa impresso do roteiro em mãos para evitar falhas de aparelhos eletrônicos (CARVALHO; RAMOS; SYDOW, 2013, p. 71).

Para a realização do cicloturismo é necessário uma elaboração de roteiros turísticos por parte das localidades percorridas, pois é o que resume a ordenação dos elementos na efetivação da viagem, criando trajeto e fluxos, possibilitando um aproveitamento dos atrativos para se visitar. Sendo que, os roteiros são flexíveis, pois não exigem uma sequência de visitação, permitindo que o turista inicie a visita em qualquer ponto, além de não apresentarem, obrigatoriamente, ponto inicial e ponto final do percurso. Os roteiros devem ter um caráter autoguiado, uma vez que tem como principal função facilitar os deslocamentos do turista e permitir o contato dos visitantes com os atrativos sem a presença do profissional guia de turismo (SANTOS; CAMPOS; ALVES, 2016). E, em relação ao direito de prioridade durante um roteiro de cicloturismo, é importante saber que o Código Nacional de Trânsito (1997) indica a bicicleta como preferencial sobre os demais veículos:

Art. 58 – Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado pela via, com preferência sobre os veículos automotores.

Pensando na prática da atividade, Cavallari (2012 *apud* CARVALHO; RAMOS; SYDOW, 2013) cita que o cicloturismo não exige uso de grandes equipamentos e necessita da infraestrutura disponível e eficiente na região para realizar seu percurso, como meios de hospedagem, bares, padarias ou restaurantes e comércio em geral. Ele ainda recomenda que para a atividade, a bicicleta deva ter componentes leves para superar obstáculos com segurança e rapidez, economizando a energia de quem está pedalando. Ainda, de acordo com o autor, o cicloturista viaja em busca da experiência ao ar livre, entrando em contato com o meio ambiente e com a população local. Assim precisando conhecer e seguir certos códigos de ética, respeitando principalmente as comunidades para que não sejam afetadas com a sua presença.

São recomendadas algumas iniciativas como reconhecer e respeitar a ordem social, política e econômica local; respeitar os limites territoriais estabelecidos e gerar uma passagem minimamente impactante. Conforme observa Cavallari (2012 *apud* Silva, 2017), o cicloturismo e suas práticas vão além dos efeitos econômicos, a atividade poderá também ser uma solução estratégica para a estabilidade dos destinos turísticos em baixas temporadas, visto que a elaboração e estruturação dos roteiros que abrangem a temática possibilitam a diversificação da oferta turística, resultando no aumento do fluxo de turistas. Desta maneira, seguindo tal ideia, Carvalho; Ramos e Sydow (2013, p. 64) destacam que:

O desenvolvimento das práticas e roteiros de cicloturismo pode atuar como vetor de diversificação da economia regional, havendo geração de emprego, a valorização da herança cultural, a conservação do patrimônio (histórico, ambiental e cultural), divulgação da cidade e incentivo para a permanência de turistas mesmo em baixa temporada. Podem, ainda, criar na comunidade e nos visitantes a conscientização sobre a importância da preservação ambiental, partindo do princípio “conhecer para preservar” e, também, agir como meio de fixação da população rural, evitando o processo do êxodo.

Assim, corroborando com todos os argumentos citados quanto aos elementos para a prática da viagem, é necessário pensar nos modelos de bicicletas para enfrentar o tipo do destino escolhido. Como destaca Roldan (2000), há centenas de tipos de bicicleta, cada uma com características próprias para suas modalidades, que por sua vez estão cada vez mais específicas e modernas. Porém para o cicloturismo, a bicicleta deve possuir versatilidade suficiente para atravessar diversos terrenos, carregar grandes quantidades de bagagem, ser resistente e ainda confortável. As mais indicadas são as de montanha e as híbridas, sendo que suas principais diferenças estão no desenho dos quadros e rodas. As híbridas são mais apropriadas para estradas asfaltadas, pois suas rodas e pneus são mais finos (1.0 e 1.5), e são mais comuns na Europa por conta da vasta malha de estradas secundárias e com condições de rodagem, segurança e respeito por parte dos motoristas.

Figura 2: Bicicleta Híbrida ou de Turismo.



Fonte: Entre Trilhas (2018).²

Quanto as de montanhas são as recomendáveis ao cicloturismo devido sua resistência e versatilidade. Assim em razão da grande variedade de modelos, deve-se escolher uma ideal para as medidas do ciclista e para qual atividade queira desempenhar. E a principal peça a ser analisada é o quadro, pois a partir dela que se pode garantir uma posição confortável durante o pedalar, não provocando dores em curto prazo e lesões mais sérias, conseqüentemente. As medidas devem ser compatíveis com o peso e principalmente a altura do praticante, para com isto desenvolver um rendimento, dirigibilidade e segurança na bicicleta. Além de que, neste modelo de bicicleta passou a ser popular o uso dos freios a disco, de suspensões dianteiras e traseiras, pois trazem vantagens na segurança e conforto ao percorrer estradas de terra e trilhas. Porém ao se falar de desvantagens elas reduzem o poder de transmissão de energia em estradas pavimentadas ou, em muitas vezes, as suspensões mudam os desenhos dos quadros, não permitindo o aproveitamento de áreas para transporte de equipamentos e encaixe dos bagageiros ou alforjes, além de requerer uma manutenção especial, tornando a bicicleta mais delicada (ROLDAN 2000).

² Disponível em: <https://blog.entretilhas.com.br/escolhendo-minha-bike-qual-tipo-comprar/>. Acesso em: 18/08/2019

Figura 3: Bicicleta de montanha com suspensão dianteira e traseira.



Fonte: Fonte: Entre Trilhas (2018).³

Há inúmeros modelos de componentes a se verificar para o melhor desempenho da prática, como o guidão, selim, pneus, pedais. Com isso, Roldan (2000) lembra que cabe o cicloturista dentro de seus critérios e plano de viagem escolher melhor essas peças, firmando que o ideal é o uso de um grupo de equipamentos de qualidade intermediária, apresentando relação de custo – benefício, que sejam resistentes e de fácil manutenção ou substituição. E que toda atividade ciclística não competitiva profissional, não deve provocar nenhum tipo de dor ou incômodo ao ciclista durante ou depois da sua prática, o mesmo se aplica ao cicloturismo, por trazer um aspecto de lazer e aproveitamento de todo trade turístico de um circuito.

Segundo o Manual Circuitos de Cicloturismo (2010), os efeitos positivos do cicloturismo na comunidade são:

- Diversificação da economia regional e incremento do mercado com a criação de micro e pequenos negócios, pois o turismo gera efeitos multiplicadores espontâneos;
- Geração de empregos e demanda pela qualificação profissional;
- Fixação da população no local e fortalecimento de vínculos comunitários, evitando o êxodo rural;
- Valorização da herança cultural, material e imaterial (festas, danças, costumes, culinária, artesanato) com o resgate e perpetuação de atividades típicas da comunidade;

³ Disponível em: <https://blog.entretilhas.com.br/escolhendo-minha-bike-qual-tipo-comprar/>. Acesso em: 18/08/2019

- Intercâmbio cultural entre moradores e visitantes;
- Conservação do patrimônio histórico e da biodiversidade;
- Aumento da consciência da população local e dos turistas sobre a necessidade de proteção do meio ambiente;
- Exploração do turismo na baixa temporada e aumento da permanência do turista na região;
- Publicidade da cidade também para turistas interessados em outros atrativos ecológicos, culturais e históricos.

Para além dos efeitos positivos, o Manual Circuitos de Cicloturismo (2010), destaca que o primeiro circuito oficial brasileiro para tal prática foi o Circuito Vale Europeu, na região do Vale do Itajaí em 2006, e que se transformou em uma referência no cenário turístico nacional, chegando a registrar no ano de 2010 cerca de 4.000 visitas. Há também o Clube de Cicloturismo do Brasil, criado em 2001, que difunde e incentiva a prática da atividade no país e possibilita a troca de informações entre os viajantes. Ainda de acordo com o manual, o cicloturista viaja para ficar em contato com a natureza, conhecer zonas rurais e se relacionar com a comunidade local. Ele vive intensamente o trajeto e dá tanta ou maior importância ao percurso quanto ao destino final. Não existindo extensão mínima ou máxima para um circuito de cicloturismo, isso dependerá das estradas, dos atrativos e dos serviços que o município possui para oferecer suporte aos viajantes. O cicloturismo pode ser feito por conta própria ou procurando prestadores de serviços que fornecem a atividade como um produto, trazendo um apoio maior ao ciclista, desde agenciamento de hospedagens ao acompanhamento de guias mecânicos e socorristas, porém devem-se seguir normas especializadas e estudadas para toda sua prática.

1.2.1 Normas

A concepção das normas da ABNT (2007) para que haja requisitos de serviços para produto turístico de cicloturismo pode ser uma referência inovadora para toda organização envolvida com a prestação desses serviços. Assim, essas normas podem ser utilizadas por operadoras e por aqueles que recebem os turistas nos destinos, que devem também estar envolvidos no esforço da segurança nas atividades de cicloturismo, e também podem ser usadas por consumidores para selecionar os produtos de que pretendem usufruir com segurança. Desta maneira, Carvalho, Ramos e Sydow (2013)

destacam que é necessário garantir um roteiro de cicloturismo que seja feito com segurança e qualidade, com base nas extensões das referências normativas NBR 15285, NBR 15286 e NBR 15331 quem tratam do Turismo de Aventura. De acordo com essas a normas, o condutor precisa ter noções de mecânica de bicicleta para dar apoio em situações adversas; técnicas de dirigibilidade de bicicleta e posicionamento de corpo nas diferentes situações de progressão; ergonomia da bicicleta e regulagem de selim e guidão para diferentes pessoas; direção defensiva e aptidão física condizente com o percurso. O uso de veículos de apoio pode ser essencial para garantir a segurança do roteiro.

A Norma, em caso das organizações responsáveis pela formatação de roteiros, também sugere que alguns equipamentos sejam disponibilizados, tais como: estojo de primeiros-socorros; lanterna; relógio; cabos de câmbio; óleo lubrificante; adaptador de válvula para câmaras de ar; chave de válvula de câmara; alicate de corte; aparelho de comunicação para o veículo de apoio, entre outros. O conjunto de ferramentas básico deve conter jogo de chaves Allen, jogo de chaves de boca, bomba de ar, câmara de ar, chaves de fenda, chaves Philips, alicate de bico, chave de corrente e kit reparo de câmara. Para o cliente da expedição a ser realizada, a organização deve dispor e assegurar que a bicicleta esteja adequada ao tipo de percurso; recipiente para água (como caraminhola, cantil ou mochila de hidratação); vestimenta e calçado fechado adequado, capacete de ciclismo, luvas de ciclismo e óculos para proteção.

A organização ainda deve ser responsável pela inspeção periódica e manutenção preventiva desses equipamentos. O responsável pela operação deve avaliar as habilidades do cliente em um percurso teste ou num trecho inicial do próprio percurso. O objetivo dessa avaliação é verificar sua aptidão física para seguir o roteiro. Ele ainda tem o dever de esclarecer algumas informações antes da partida, como o tempo de duração, pontos e horários para alimentação; descrição das características do local; tipo de percurso; procedimentos de mínimo impacto ambiental; descrição dos cuidados com a segurança; verificação e exigência de vestuário apropriado para a atividade; se o produto inclui seguro, entre outros.

Portanto, a ABNT (2007) estabelece que o planejamento e a operação do produto com atividades de cicloturismo devem considerar os impactos ambientais e socioculturais negativos e devem ser adotadas práticas e normas para aliviar os ambientes receptores. Quando necessário, deve-se então informar aos clientes os principais impactos ambientais e socioculturais negativos, para que haja medidas de

minimização e compensação correspondentes. Para isso, em conjunto a toda essa conceituação, o Manual Circuitos de Cicloturismo (2010, p. 12) estabelece que o “cicloturismo é uma modalidade de turismo que articula cinco outras modalidades: o ecoturismo, o turismo de aventura, o turismo rural, o turismo cultural e o gastronômico”, onde serão citados nos próximos tópicos. Pois tais modalidades fazem parte de toda a oferta encontrada na rota pretendida para ir a campo, com a finalidade de coletar mais dados visando toda a abordagem do trabalho.

1.3 Modalidades atreladas ao Cicloturismo

No contexto da atividade que relaciona o turismo e a bicicleta são observados cinco modalidades, como dito no tópico anterior, que estão em pleno crescimento e se ligam como pilares para a realização da modalidade do Cicloturismo, sendo elas o Ecoturismo, Turismo de Aventura, Turismo Rural, Turismo Cultural e Gastronômico, unindo-se com a necessidade da fuga do estresse causado nos grandes centros urbanos, do desejo ao contato com a natureza, além da formação da consciência ambiental nos viajantes, assim demandando uma atenção para o desenvolvimento e planejamento dessas modalidades.

De acordo com o Manual Circuitos de Cicloturismo (2010), são muitas cidades brasileiras que podem ter potencial para o desenvolvimento dessas atividades, pois contentam os cicloturistas com duas ou mais dessas modalidades de atrativos. Porém necessitam de melhor divulgação, havendo fraca estrutura de comunicação e recepção ao viajante. Corroborando com este argumento, praticamente todas as cidades possuem trechos de zona rural com estradas de chão batido, que passam por florestas, riachos ou cachoeiras, campos e plantações, em montanhas ou planícies. Na beira dessas estradas moram pessoas de hábitos simples, trabalhadores rurais, fazendeiros e camponeses, que sempre têm uma história boa pra contar. Essas estradas também podem dar acesso a elementos de arquitetura como casarões e casebres, engenhos, igrejas e monumentos, muitos dos quais identificados com a cultura e a colonização local. E durante o percurso, o cicloviajante se depara com festas tradicionais, com o folclore regional, com os hábitos, o linguajar, a culinária e as crenças dos moradores criando, assim, maiores oportunidades para a organização do turismo e renda da economia local.

Com isso, em base nas orientações básicas e marcos conceituais propostos pelo MTur - Ministério do Turismo (2006) e (2010), além de contribuições de Gimenes (2006) e outros autores já utilizados no decorrer do trabalho, os dados da plataforma do

Instituto Estrada Real (IER) também se tornam efetivos para que essas modalidades sejam destacadas brevemente a fim de incorporar mais o tema do cicloturismo, demonstrando o seu potencial e as formas de articulações a partir dos segmentos do *trade* turístico em que se enquadra. Permitindo, assim, esclarecer as características da oferta e da demanda aos produtos e roteiros criados pela inclusão desta atividade turística que reúne esporte, contato com a natureza e absorção de novos conhecimentos e culturas.

1.3.1 Ecoturismo

O ecoturismo está diretamente relacionado com o conceito de sustentabilidade, ao promover as necessidades e desejos dos turistas assim como das regiões receptoras, visando conservar o meio ambiente para as futuras gerações (COCHINSKI; BAPTISTA; GOVEIA, 2014). De acordo com as orientações básicas propostas pelo MTur (2010), este termo foi introduzido no Brasil no final dos anos 80, seguindo a tendência mundial de valorização do meio ambiente. O Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR) iniciou em 1985 o Projeto “Turismo Ecológico”, criando dois anos depois a Comissão Técnica Nacional constituída conjuntamente com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), a primeira iniciativa direcionada a ordenar o segmento. Ainda na mesma década foram autorizados os primeiros cursos de guia especializados, mas foi com o Rio 92⁴ que esse tipo de turismo ganhou visibilidade e impulsionou um mercado com tendência de real crescimento. Portanto, é possível entender esta modalidade como:

(...) o ecoturismo é o segmento da atividade turística que utiliza, de forma sustentável, o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista por meio da interpretação do ambiente, promovendo o bem estar das populações (BRASIL, 2010, p. 17).

Sendo assim, entre diversas interpretações e definições para Ecoturismo, a conceituação estabelecida continua sendo referência no país. E esse segmento é caracterizado pelo contato com ambientes naturais e culturais, através da prática de atividades que possam proporcionar a vivência e o conhecimento da natureza, e também pela proteção das áreas onde ocorre (COCHINSKI; BAPTISTA; GOVEIA, 2014). Decorrente deste fato, os praticantes do cicloturismo viajam em busca de estar em

⁴ Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD) que, por ser realizada na cidade do Rio de Janeiro, em 1992, passou a ser conhecida por Rio 92 e Eco 92.

contato com a natureza, melhorando a sua interação com meio ambiente e a comunidade visitada.

1.3.2 Turismo de Aventura

É basicamente a busca por desafios e práticas de atividades de aventura que envolve quaisquer espaços, seja ele natural, construído, rural, urbano, estabelecido como área protegida ou não. O segmento nasceu com um pequeno grupo de pessoas dispersas geograficamente, de diferentes classes sociais e idades, que começaram a desenvolver atividades junto à natureza, passando a visualizar a possibilidade de fazer daquilo seu meio de vida, havendo as primeiras reflexões sobre o tema na década de 80 (BRASIL, 2010).

O “Turismo de Aventura compreende os movimentos turísticos decorrentes da prática de atividades de aventura de caráter recreativo e não competitivo” (BRASIL 2006, p. 39). Conforme a norma ABNT NBR 15500 – Turismo de Aventura – Terminologia (*apud* BRASIL, 2010, p. 15), define-se:

Turismo de Aventura como atividades oferecidas comercialmente, usualmente adaptadas das atividades de aventura, que tenham ao mesmo tempo o caráter recreativo e envolvam riscos avaliados, controlados e assumidos. “Riscos assumidos” significam que ambas as partes têm conhecimento e corresponsabilidade sobre os riscos envolvidos.

Portanto, analisando a visão deste segmento demonstra a possibilidade das atividades que tragam adrenalina aos praticantes, assim como é o objeto de estudo no presente trabalho, o Cicloturismo na Estrada Real, onde neste percurso a viagem se torna um real desafio, junto à busca de superação e a satisfação individual. Assim, nota-se que o Turismo de Aventura ganha outro sentido quando praticado em áreas naturais, pois deixam os aventureiros mais participativos no momento que viajam, do que sendo desenvolvido sempre nas suas cidades, porém isto irá depender da motivação de cada indivíduo.

1.3.3 Turismo Rural

O Turismo Rural pode ser explicado, principalmente, por duas razões:

A necessidade que o produtor rural tem de aumentar sua fonte de renda e de agregar valor aos seus produtos; e a vontade dos moradores urbanos de encontrar e reencontrar raízes, de conviver com a natureza, com os modos de vida, tradições, costumes e com as formas de produção das populações do interior (BRASIL, 2006, p. 49).

Conceituado em aspectos que se referem ao turismo, ao território, à base econômica, aos recursos naturais e culturais, à sociedade e ao campo afetivo. Com base nestes, define-se que é um “conjunto de atividades desenvolvidas no meio rural, comprometidas com a produção agropecuária, agregando valor a produtos e serviços, resgatando e promovendo o patrimônio cultural e natural da comunidade” (BRASIL, 2006, p. 49). E para um melhor entendimento do conjunto dessas atividades nestes ambientes, o Ministério do Turismo (2010), esclarece as ofertas de serviços e equipamentos, como: hospedagem; alimentação; operação e agenciamento; transporte de visitantes; recepção à visitação em propriedades rurais; recreação, entretenimento e atividades pedagógicas vinculadas ao contexto rural; eventos e outras atividades praticadas no meio rural e que existam em função do turismo ou se constituam no motivo da visitação.

Portanto, para além desse pensamento, não são apenas as atividades previstas nas propriedades como passeios a cavalo ou pesca, por exemplo, mas também a valorização dos produtos pertencentes à identidade do campo podendo ser uma opção para os visitantes e/ou ciclo viajantes, além da oportunidade de renda para aqueles que nele vivem. Diversos são os exemplos para os produtos, como em base de bebidas e alimentos naturais (cereais, peixes, frutas, legumes, verduras orgânicas), processados (vinhos, cachaças, doces, mel, pão, embutidos), artesanato local, entre outros produtos variados. Seja pela experiência ou produtos, o cicloturista tem interesse em conhecer e interagir com o modo de vida da população rural.

1.3.4 Turismo Cultural

A cultura de certa forma engloba todas as expressões do homem, como o sentir, o agir, o pensar, o fazer, bem como as relações entre seres humanos com o meio ambiente (BRASIL, 2010). Durante os passeios ciclo turísticos, podem ocorrer valorização da herança cultural material e imaterial (festas, costumes, danças) com o resgate desses elementos e perpetuação de atividades típicas da comunidade, conseqüentemente o viajante poderá usufruir desses atos. O MTur (2006, p. 13) conceitua o segmento como:

Turismo Cultural compreende as atividades turísticas relacionadas à vivência do conjunto de elementos significativos do patrimônio histórico e cultural e dos eventos culturais, valorizando e promovendo os bens materiais e imateriais da cultura.

A relação do turismo com a cultura é intrínseca. Desde os primeiros registros de deslocamentos tendo foco a cultura como motivação principal, em meados do século XVIII, com as *grand tours* (tradicional viagem pela Europa, feita principalmente por jovens de classe-média alta), conseqüentemente as viagens até a atualidade foram alterando-se devido às preferências e gostos dos turistas, assim incorporando novas formas de ocupação do tempo livre. Mas, especialmente, o relacionamento com a cultura dos visitados torna-se o principal elemento de atratividade aos viajantes (BRASIL, 2006).

Vivenciar significa sentir, captar a essência, e isso se concretiza em duas formas de relação do turista com a cultura ou algum aspecto cultural: a primeira refere-se às formas de interação para conhecer, interpretar, compreender e valorizar aquilo que é o objeto da visita; a segunda corresponde às atividades que propiciam experiências participativas, contemplativas e de entretenimento, que ocorrem em função do atrativo motivador da visita (BRASIL, 2010, p.16)

Portanto, o Turismo Cultural, provoca experiências positivas no visitante com o patrimônio histórico, cultural, material e imaterial, também em determinados eventos culturais, de modo a beneficiar a percepção de seus sentidos e contribuir para sua conservação (BRASIL, 2010). Como por exemplo, é o caso dos cicloturistas que viajam com calma e durante a sua pausa para o descanso, depois de um esforço diário, querem aproveitar e ter um convívio com o espaço onde está, desde a gastronomia, a arte e a música, a arquitetura, entre outros, podendo até pernoitar mais dias na localidade devido a todo o entretenimento encontrado, ou seja, os eventos locais e tradicionais são uma das formas de lazer benéficas para ambas às partes. E a comunidade receptora, gera muitos benefícios tanto para a valorização e preservação do patrimônio, como a renda na economia e visibilidade de sua identidade cultural pelo convívio dos viajantes em seu território. Assim não esperando do turismo apenas a geração de empregos, mas a oportunidade de participação ativa nos processos.

1.3.5 Turismo Gastronômico

A busca pelo reconhecimento e proteção da gastronomia como forma de valorizar uma identidade leva as localidades e estabelecimentos a uma produção gastronômica tradicional. Isto é visível e reconhecido pelos turistas que se deslocam até determinada localidade para provar pratos típicos. Assim o turismo gastronômico surge como um segmento turístico capaz de posicionar destinos no mercado turístico, quando utilizado como elemento para a vivência da experiência da cultura local pelo turista por

meio da culinária típica. A oferta turística de serviços de alimentação, item que faz parte da estada do turista, apresenta-se, como uma vantagem competitiva no desenvolvimento do turismo de uma localidade, podendo ser utilizada como um diferencial para proporcionar experiências únicas para o turista, e assim tornar-se também um diferencial para sua comercialização (BRASIL, 2010). Para Gimenes (2006) ao seguir a lógica da atividade turística, onde a diferença e as especificidades de uma localidade são matérias-primas básicas, esta ação é divulgada amplamente como forma de diferenciação de um destino turístico. A autora também destaca que:

Cabe aqui, entretanto, uma análise crítica voltada para a oferta descaracterizada e massiva de pratos típicos em localidades turísticas. Muitos municípios, ansiosos por incrementar suas respectivas ofertas, terminam por oferecer aos visitantes pratos criados recentemente, sem nenhuma ligação cultural, como sendo pratos tradicionais (2006, p. 5).

A experiência fracassada de vários municípios tentarem estipular através de lei algum “prato típico” é um exemplo que Gimenes (2006, p.4) chama atenção. Da mesma forma que a adaptação de pratos também os descaracteriza. Ao trocar algum ingrediente em falta visando não deixar de realizar uma venda para o visitante, corre-se o risco da substituição de outros, seja tal motivo por diversas questões. Com isto, elementos que possam impactar o produto final, acabam o deixando de ser típico. O Marcos Conceituais (2006, p.15) cita que, “o turismo gastronômico, entre outros, pode também estar incluído no âmbito do Turismo Cultural, desde que preservados os princípios da tipicidade e identidade”.

Como destaca o Mtur (2010, p.25), “as principais atividades que podem ser realizadas pelo turista que tem por motivação o segmento são: participação em eventos gastronômicos cujo foco de comercialização é a gastronomia típica de determinada localidade e a visitação a roteiros, rotas e circuitos gastronômicos”. Tal fato é visível no percurso desbravado para coleta de dados, a Estrada Real, em foco no Caminho Velho, pois há verdadeiro roteiro gastronômico para conhecer e experimentar, em que a própria Instituição desenvolveu um mapeamento com dados para valorizar toda a riqueza de seus *Terroir*⁵, pois a gastronomia do percurso, além de festivais e eventos gastronômicos são uma de suas maiores atrações, tanto em Minas Gerais, quanto em São Paulo e Rio de Janeiro. Havendo pratos e quitutes apreciados por todos, muito deles

⁵ *Terroir*: é uma expressão francesa que dá nome a determinados produtos originários de uma região específica. São produtos de alta qualidade e com uma identidade própria, fruto das tradições do lugar onde ele é cultivado ou produzido. Disponível em: <http://www.institutoestradaareal.com.br/terroirs>. Acessado em 10 de dezembro de 2018.

produzidos artesanalmente e com ingredientes únicos (INSTITUTO ESTRADA REAL).

Portanto, é importante ressaltar que essa atratividade e os outros segmentos citados anteriormente fazem parte da gama de experiências que o cicloturismo trás para o seu praticante. É o caso do cicloturista que vai ao encontro quando planeja fazer as rotas da Estrada Real, também chamados de “Caminhos”, onde o interesse não é apenas em ver e conhecer, ou apenas, só pela vontade de andar de bicicleta por um roteiro cheio de história e patrimônios diversos, mas principalmente vivenciar os atributos que as localidades possam oferecer, como a interação com os moradores sendo um dos elementos motivadores desta prática.

Com isso, atrelado à busca do presente trabalho no próximo capítulo será abordado o contexto da Estrada Real, sua história e o desenvolvimento proposto à atividade turística. Onde se concretiza como uma rota que se destaca para o cicloturismo brasileiro por tudo que ela tem a oferecer, se tornando uma viagem ímpar. Porém em determinadas análises há críticas para se tornar em um produto de consumo para o turismo.

2. A ESTRADA REAL

Neste capítulo será trabalhado o tema da Estrada Real, pois foram trilhas e caminhos abertos pelos primeiros habitantes no Brasil, ou seja, os indígenas, e aproveitados pela Coroa Portuguesa e pelos exploradores, por meio da ocupação de lugares, formando rotas e vilas de comercialização. Posteriormente, é feita uma junção com as abordagens da atividade do turismo em tal percurso e, conseqüentemente, o seu uso para o cicloturismo. Autores como Martoni e Varajão, Oliveira e Rezende, são mencionados nesta construção teórica, além de dados obtidos do Instituto da Estrada Real e outras fontes.

No primeiro tópico há um breve relato de sua história, que surge em meados do século XVII, quando a Coroa Portuguesa decidiu oficializar os caminhos para o trânsito de ouro e diamantes de Minas Gerais, até os portos do Rio de Janeiro.

No segundo tópico é apresentado as relações com a atividade turística, onde tais caminhos foram reaproveitados pelo Programa Estrada Real para comercialização de “produtos” e propostas ao crescimento das cidades que se encontram nas rotas. Porém, muito do marketing construído em cima dos caminhos reais faz-se controversos devido a realidade encontrada.

2.1. Breve Histórico

No Brasil, segundo Martoni e Varajão (2009) os caminhos foram abertos pelas sociedades nativas, quebrando o isolamento de regiões estabelecendo, assim, as primeiras vias terrestres. Assim os trajetos, de norte a sul, leste a oeste foram percebidos e aproveitados pelos primeiros viajantes e exploradores europeus. Alguns, pelo constante uso, promoveram a ocupação de lugares, havendo a formação de estâncias, vilas e cidades, configurando-se como rotas culturais para a expansão comercial.

Decorrente da crise açucareira causada na Colônia a partir da expulsão dos holandeses (1654) tornaram-se necessárias novas fontes de recursos, assim a notícia da quantidade expressiva de ouro presente nos rios e encostas na região onde hoje é Minas Gerais, despertou o interesse de multidões. Desse modo, começaram expedições pelos bandeirantes que partiam em direção ao interior. As vilas paulistas sofreram grande evasão e o despovoamento foi percebido também no Nordeste e na Europa, sendo que Portugal teve que utilizar um sistema de passaportes para conter a onda imigratória. Com esse alastramento de ocupação devido às novas descobertas, o enfoque econômico

colonial, antes centrado nas regiões canavieiras, foi transferido para o novo território (MARTONI;VARAJÃO, 2009).

Resultante de tal fato, Oliveira e Rezende (2008) destacam que nesta expansão colonial “as mercadorias, ferramentas, tecidos e alimentos, chegavam por meio dos tropeiros com suas tropas de burros de carga, que na volta levavam o ouro. Os burros eram o principal meio de transporte no sertão para a capitania”. Assim, a necessidade de animais para o transporte de mantimentos revelam o real progresso das ocupações pelos portugueses desde a produção açucareira até a mineração.

Além disso, naquela época, entre os séculos XVII e XVIII, Oliveira e Rezende (2008, p. 18) ressaltam que:

O governo português julgava ser o dono das terras e das riquezas brasileiras, assim determinava-se o direito de cobrar altos impostos. Cobrava sobre o ouro explorado, sobre os escravos, o gado e as mercadorias que vinham para a região do ouro. E tudo vinha de fora já que todos estavam ocupados no garimpo, querendo encontrar cada vez mais ouro. Quase ninguém plantava nada e nem criava animais domésticos. Os alimentos vindos de longe, além de muitos caros, algumas vezes faltavam. Conta-se que algumas pessoas chegaram a morrer de fome, sem ter o que comer e com os bolsos cheios de ouro.

Portanto, foi para ajudar o controle de tudo que transitava pela região, que a Coroa Portuguesa estabeleceu um caminho oficial que ficou conhecido como Estrada Real. Com isso, os outros caminhos foram proibidos, sendo montados muitos postos de fiscalização para administrar as passagens estratégicas e as travessias dos rios. Devido a intenção de evitar o contrabando (OLIVEIRA; REZENDE, 2008).

Eram três caminhos oficiais que davam acesso à região das minas: o caminho da Bahia; o que ligava São Paulo às minas; e o caminho do Rio de Janeiro, composto pelo Caminho Velho e Caminho Novo. Assim seria crime de lesa-majestade a utilização e abertura de outros caminhos para a circulação. Dessa forma, o interesse da metrópole em manter rigoroso controle sobre a atividade mineradora era aumentar sua arrecadação de tributos para engrandecer o tesouro real. Esta carga tributária não era apenas cobrada através da quinta parte do ouro que devia ser cedida nas casas de fundição, mas, também, para levar qualquer tipo de mercadoria, pessoas ou escravos e atravessar pontes ou cruzar rios. Os postos arrecadadores nas estradas para a cobrança de tributos foram denominados como “registros” (MARTONI; VARAJÃO, 2009).

Diante a descoberta de ouro de aluvião nas bacias do rio das Velhas, rio Doce e do rio das Mortes, os exploradores que partiam do Rio de Janeiro, seguiam inicialmente a rota que o bandeirante Fernão Dias Paes utilizou em sua última expedição, chamado

de Caminho Velho, porém ficou conhecido assim somente após a abertura e consolidação do Caminho Novo. Em vista disso, a Coroa Portuguesa contratou Garcia Rodrigues Pais Leme, filho de Fernão Dias, para empreitar a construção da nova rota com o intuito de encurtar o percurso às minas. Este caminho encontrava-se aberto para pedestres a partir do ano 1700, contudo, o verdadeiro objetivo deste roteiro era a passagem das tropas de muares. Portanto, com a criação do Caminho Novo que gerou grandes repercussões na colônia portuguesa, o Caminho Velho e o Caminho da Bahia foram pouco a pouco perdendo fluxos de pessoas e mercadorias, sofrendo abalos econômicos. E foi somente em 1729 que Portugal reconheceu oficialmente a presença de diamantes no interior de Minas Gerais, firmando um caminho que seguia a partir da antiga Vila Rica até o Distrito Diamantino. Sendo que esta via não possuía a mesma relevância que os outros caminhos reais mencionados, uma vez que fazia ligação interna entre a sede do governo da capitania, constituindo uma simples ligação regional se comparada ao envolvimento nacional das outras rotas (MARTONI; VARAJÃO, 2009).

Passado muitos anos, Martoni e Varajão (2009), salientam que, mesmo com a desconfiguração de algumas características do passado, devido à expansão de cidades ou asfaltamento de estradas, o processo de comercialização não prejudicou que os caminhos de Minas Gerais fossem reaproveitados pelo Instituto Estrada Real (IER) como “produtos” a serem consumidos. Os trajetos abrem-se ao mercado com foco na atividade turística. Em face deste contexto, no próximo tópico seguir será verificado as propostas e ações decorrentes à temática abordada.

2.2. Desenvolvimento voltado para o Turismo

Os caminhos históricos são elementos sólidos para estudos e conhecimento quanto aos grupos que ali percorreram, onde fizeram de suas forças produtivas uma expansão territorial e comercialização. Com isso, Martoni e Varajão (2009, p. 9), apresentam que:

Pelos caminhos das Minas Gerais, também conhecidos por Estradas Reais, como em outras regiões brasileiras, foi transportado o cobiçado minério, extraído mediante uma série de barbaridades cometidas aos silvícolas e africanos. Todos que utilizaram esses caminhos contribuíram de uma forma ou de outra para seu testemunho histórico, sendo que atualmente, os trajetos do passado só podem de fato ser apresentados como rotas turísticas, quando conseguem, em sua totalidade, desvendar os “porquês” de sua história, apontando as concretas referências e explicando a totalidade.

Devido à visibilidade do turismo, como forma de promover o crescimento, surgiram propostas de reaproveitamento dos antigos trajetos ou criação de novos, atendendo, em muitos casos, mais a uma mercantilização do que propriamente da valorização patrimonial. Para fins de diferenciação, os caminhos podem ser classificados em eixos artificiais e autênticos. Os artificiais abrangem os trajetos turísticos “inventados” a partir de atributos naturais, religiosos ou culturais. Os autênticos abrangem os trajetos históricos e culturais com remanescentes seculares. Como exemplo de trajetos artificiais, como cita os autores, o Caminho da Fé e o Caminho do Sol, pois tanto um como outro foram formatados com ênfase místico-religiosa, imitando o Caminho de Santiago de Compostela, na Espanha. Acompanhando a lógica de mercado, seus idealizadores colocaram a fé religiosa como mais um meio turístico. E para a exemplificação de caminhos autênticos aproveitados como rotas turísticas, há as Estradas Reais de Minas Gerais, porque seus fatos e desenvolvimento partiram de toda uma conjuntura histórica (MARTONI; VARAJÃO, 2009).

O turismo só pode ser compreendido em sua totalidade e para além do senso comum se atrelado às relações e configurações sociais, culturais, políticas e econômicas. Assim, Martoni e Varajão (2009), evidenciam que entidades são criadas para suprir e incrementar a falta de ações do Estado perante projetos para o desenvolvimento de um “produto” como este. Desse modo, surge o Programa Estrada Real para o aproveitamento turístico dos antigos caminhos e o Instituto Estrada Real (IER), criado pela Federação das Indústrias de Minas Gerais (FIEMG) com o propósito de organizar, fomentar e gerenciar o produto turístico Estrada Real. Sendo considerada a primeira rota cultural brasileira e caminho histórico nacional.

De acordo com Guerra, Oliveira e Santos (2003) é necessário esclarecer que com a aprovação da Lei nº. 13.173/99⁶ e o do Decreto nº. 41205/00⁷ que regulamentou o “Programa de Incentivo ao Desenvolvimento do Potencial Turístico da Estrada Real”, passou a direcionar todas as iniciativas institucionais da Secretaria de Estado do Turismo, perante a política de desenvolvimento turístico para a Estrada Real. Determinado como um importante conjunto da arquitetura colonial e um patrimônio histórico do povo brasileiro, além de toda a potencialidade paisagística. Ainda partindo de argumentos dos autores, o Instituto Estrada Real ignorou a existência do Conselho Consultivo da Estrada Real, que antes era uma das entidades representantes da iniciativa

⁶ Ver anexo

⁷ Ver anexo

privada. Assim passando a trabalhar de forma independente e desarticulada das demais entidades com representações naquele colegiado.

E decorrente desses fatos, naquele ano de 2002, gerou diversas críticas dos representantes de alguns órgãos públicos e privados de entidades ligadas à Estrada Real e de seus estudiosos, onde questionaram a “legitimidade” e a “legalidade” das ações do IER devido alguns objetivos previstos na Lei nº. 13.173/99. E o maior ponto de conflito é que o Instituto considera o Programa Estrada Real sendo um produto turístico constituído e acabado, mas na verdade ainda não se configurou totalmente, dados observados pelas opiniões unânimes entre todos os especialistas e estudiosos do setor que conhecem as características da Estrada Real (GUERRA; OLIVEIRA; SANTOS, 2003)

O autor Marques (2002 *apud* GUERRA; OLIVEIRA; SANTOS, 2003), diante da ideia do produto turístico constituído e acabado da ER, complementa:

Um produto turístico é a somatória dos atrativos turísticos com a somatória dos serviços e equipamentos turísticos mais a infraestrutura de apoio ao turismo. Atrativos turísticos, a Estrada Real tem de sobra, já nos outros dois aspectos, a deficiência é notável. Os serviços e equipamentos turísticos, elementos fundamentais para que o turista possa desfrutar dos atrativos (como roteiros turísticos, complexos turísticos, meios de hospedagem, serviços de alimentação, entretenimento, transportadoras, agências de viagem, agência de locação de veículos, serviços de informações turísticas, empresas organizadoras de eventos, representações diplomáticas, casas de câmbio, dentre outros serviços) são bastante precários ou simplesmente inexistem ao longo da maior parte do percurso. O mesmo ocorre com a infraestrutura de apoio ao turismo, que compreende os elementos essenciais à qualidade de vida das comunidades e que beneficiam complementarmente o turismo, como as vias de acesso, o saneamento básico, a iluminação pública, o sistema de comunicações, o sistema de informações básicas ao município, os serviços de saúde, transportes, segurança e limpeza pública [...]

Outro grande problema verificado na viagem foi o péssimo estado de conservação do imenso patrimônio histórico e cultural da região. Muitos trechos estão cobertos pelo mato, muitas edificações e monumentos encontram-se em ruínas, perdendo-se aí um vasto potencial das localidades. A viagem é agravada ainda mais pela precariedade dos poucos guias que a descrevem, é uma verdadeira aventura para aqueles que se dispõem a fazê-la. Faltam estrutura e recursos básicos aos turistas na Estrada Real, o que impede sua classificação enquanto produto turístico.

Considerando uma projeção otimista, no decorrer dos anos houve maiores investimentos para a sua consecução, e na atual gestão este projeto, já se encontra implantado em 177⁸ municípios, 162 somente em Minas Gerais, oito no Rio de Janeiro e sete em São Paulo. Assim, a Estrada Real é composta por quatro rotas que podem ser percorridos pelo cicloturista, sendo considerada a maior rota turística do Brasil,

⁸ Ver anexo

totalizando mais de 1.630 quilômetros de extensão (INSTITUTO ESTRADA REAL). Abaixo é brevemente apresentado cada um destes caminhos aproveitados para o turismo:⁹

O Caminho Velho

Foi o primeiro trecho aberto entre o litoral e as zonas de extração do ouro, em Minas Gerais. São 710 quilômetros que ligam a cidade litorânea de Paraty a Ouro Preto. Nessa rota o cicloturista passará por inúmeras cidades históricas e turísticas, como Tiradentes, São João del-Rei, Passa Quatro e São Lourenço. Vale reforçar que ele é muito mais antigo que a rota em questão, já que o trajeto onde o Caminho Velho foi estabelecido era rota de indígenas entre a costa e o interior. A coroa portuguesa encontrou muitos problemas com o transporte dos minérios que saiam de Paraty, como ataques piratas. Por conta disso, foi criada uma versão diferente da Estrada, que chega ao Rio de Janeiro.

O Caminho Novo

O trajeto é chamado de Novo porque veio depois do “Velho”, mas é também centenário – foi concluído em 1707, possuindo a distância de 515 km. No roteiro que percorre o Caminho Novo da Estrada Real, o cicloturista passa por algumas das maiores cidades da rota, como Barbacena, Juiz de Fora e a própria cidade do Rio de Janeiro (então capital do Brasil). É por esse caminho também que o ciclista cruza a serra no Rio de Janeiro, na cidade de Petrópolis.

O Caminho dos Diamantes

A rota denominada de Caminho dos Diamantes é o trecho da Estrada Real que liga Ouro Preto à cidade de Diamantina, mais ao norte. Ela adicionará 395 quilômetros ao roteiro de cicloturismo. Serro, Milho Verde e a própria Diamantina são algumas cidades históricas deste percurso. Para o cicloturista que não tem pressa, vale lembrar que nesse trecho passará pela Serra do Cipó.

⁹ Disponível em: <https://www.aventrilha.com.br/rotas-cicloturismo-brasil/>. Acesso em: 07/11/2019.

O Caminho de Sabarabuçu

O Caminho de Sabarabuçu é uma “perna” do caminho tradicional dos Diamantes, que vai a Ouro Preto. Esta rota segue margeando o rio das Velhas. E um dos seus principais atrativos turísticos que faria um cicloviajante percorrer os 160 quilômetros do trecho é, provavelmente, a Serra da Piedade (que por sinal é uma das subidas mais difíceis do Brasil também).

Neste contexto, Martoni e Varajão (2009), mencionam o intuito de demarcar a rota, foi instalado, segundo IER, 1.936 marcos turístico em todo o trajeto histórico original. E pela moldagem da aparência houve gastos vultosos nas estratégias de marketing. Com isso, diversos materiais de divulgação foram elaborados e confeccionados, desde comerciais de televisão que contam com atores reconhecidos no cenário nacional, a vídeos promocionais, *folders*, mapas e *website*. Abaixo segue uma imagem com todos os caminhos citados e as cidades integradas no circuito da Estrada Real. Uma imagem que evidencia a mercantilização para o usufruto da atividade turística.

Figura 4: Imagem Ilustrativa dos Caminhos da Estrada Real



Fonte: Instituto Estrada Real¹⁰

¹⁰ Disponível em: <http://www.institutoestradaareal.com.br/>. Acesso em: 26/09/2019

Decorrente ao exemplo deste mapa, Martoni e Varajão (2009, p.61), destacam que “o apelo visual proporcionado pelas imagens dos atrativos nas localidades cortadas pela Estrada real é particulamente bem trabalhado para instigar a curiosidade, enfocando adeptos a caminhadas, cavalgadas, cicloturismo e os que viajam de carro”. Também quanto as divulgações do Instituto, observa-se seus trajetos reais prontos à comercialização, diversos são os turistas que procuram percorrer trechos específicos e visitar localidades inseridas. Porém, os autores afirmam que: “ações empreendidas pelo IER, apesar dos abundantes recursos despendidos à qualificação do roteiro, não correspondem ao que seria ideal ou a todo marketing desenvolvido em torno do mesmo” (MARTONI; VARAJÃO, 2009, p.69).

Além do que, o roteiro do Instituto Estrada Real busca contemplar o maior número de localidades, justificado pela necessidade de apoio e infraestrutura para os viajantes. Havendo uma discordância entre o que é veiculado pelo IER e os documentos históricos, atribuindo um significado genérico de Estrada Real a caminhos essencialmente pertencentes a Minas Gerais, ou seja, é um descompromisso com a história, além da inconsistência deste roteiro promover, por si só, os locais a ele inseridos, não desenvolvendo uma organização com articulações para dinamizar a economia e valorizar os patrimônios presentes do circuito. O fato é que devido a grande ânsia pela comercialização através de campanhas mercadológicas tem gerado confusão quantos aos roteiros, os eixos oficiais, que também cortavam diversas regiões como Bahia, São Paulo e Rio Grande do Sul. (MARTONI; VARAJÃO, 2009).

Levando em consideração as comunidades locais inseridas na rota e seus atrativos, estes últimos são aproveitados de forma isolada e descontínua ao longo da Estrada Real, não sendo integrados ao circuito. Onde muitos municípios são interpretados como variantes e alguns deles não mantêm vínculos históricos dos caminhos. Assim, os fatores mencionados, foram presenciados na ida ao campo deste presente trabalho, onde fora percorrido o Caminho Velho (Ouro Preto – Paraty). No próximo capítulo, serão apresentados os procedimentos metodológicos da pesquisa de campo. Posteriormente, no capítulo quatro são abordados os resultados de entrevistas dialogando com o referencial teórico apresentado neste trabalho.

3. . PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E PREPARAÇÃO PARA O CAMPO

Neste capítulo será apresentado os procedimentos metodológicos adotados para a construção deste trabalho conclusão de curso. Optou-se por realizar uma pesquisa *in loco* na proposta do Instituto Estrada Real (IER) para o “produto turístico” Caminhos da Estrada Real, onde visa preferencialmente, atender viajantes que se descolam a pé, de bicicleta ou a cavalo (MARTONI; VARAJÃO, 2019). Dessa forma, foi percorrido de bicicleta a rota do Caminho Velho, de Ouro Preto (MG) a Paraty (RJ), totalizando 710 quilômetros. A ideia de se realizar o percurso por meio de bicicleta tem por objetivo descrever a realidade estrutural, detalhar o trajeto e sua viabilidade, as dificuldades encontradas, além de identificar as relações geradas por meio do cicloturismo.

Esta pesquisa não contou com equipe de apoio e o autor se responsabilizou por todos os custos, desde equipamentos a gastos com alimentação e hospedagem. Porém houve apoio de bicicletarias para a manutenção da bicicleta e utensílios antes do início da viagem, além de outros parceiros que contribuíram de outras maneiras. Como contrapartida as empresas que apoiaram a pesquisa, o autor deste trabalho registrou durante a sua viagem, por meio de postagens no Instagram e no aplicativo Strava momentos do percurso, destacando sempre, através de *hashtags*, os apoiadores.

Vale destacar que olhar do viajante-pesquisador que percorre um trajeto de bicicleta é completamente diferente daquele que utiliza meios como carro ou moto, pois as dimensões do tempo e espaço são totalmente distintas (MARTONI; VARAJÃO, 2009). Esta opção de pesquisa permitiu uma análise mais cuidadosa e criteriosa do objeto de estudo.

3.1. Procedimentos metodológicos

Este trabalho adotou uma abordagem qualitativa, pois segundo Dalfovo, Lana e Silveira (2008) os métodos qualitativos identificam-se com a observação participante, com isso, a informação coletada pelo pesquisador não é expressa em números e quando eles aparecem, representam um papel secundário na análise. Os dados incluem informações expressas em palavras, além de fotografias, desenhos, vídeos, entre outros. Na abordagem qualitativa, os instrumentos mais apropriados para a coleta são as entrevistas estruturadas, semiestruturadas ou não estruturadas, análise documental (cartas, diários impressos, relatórios, etc.), grupo focal, entre outros. Este é o motivo para a escolha do método, pois é uma abordagem que permite a esta pesquisa uma aproximação mais profunda e exploratória com o objeto em estudo.

Após realizar uma pesquisa bibliográfica a fim de construir uma fundamentação nos âmbitos teóricos e conceituais dos temas de Ciclismo e suas relações com o Turismo e da Estrada Real, seguindo a abordagem qualitativa foram adotados como forma de coleta de dados, a entrevista semiestruturada, sendo necessário a construção de três roteiros. O primeiro roteiro foi destinado ao grupo de pessoas que já realizaram esta ciclovagem, com o objetivo de colher informações para o planejamento da pesquisa de campo, ou seja, para fazer o levantamento dos materiais necessários para este tipo de viagem, indentificar a necessidade de treinamento e despertar cada vez mais a vontade de fazer o percurso. Mas também para além do motivo de planejamento, os olhares dos entrevistados deste grupo serviram para identificar a viabilidade do Caminho do Velho e a sua relação com o turismo, assim sendo benéfico para a análise de resultados no capítulo final.

Estes entrevistados foram escolhidos por indicações ou a partir do termo da metodologia nomeado bola de neve, como consta Vinuto (2014, p. 203)

(...) é uma forma de amostra não probabilística, que utiliza cadeias de referência. Ou seja, a partir desse tipo específico de amostragem não é possível determinar a probabilidade de seleção de cada participante na pesquisa, mas torna-se útil para estudar determinados grupos difíceis de serem acessados.

O uso da “bola de neve” foi importante, pois como não se tinha conhecimento das pessoas que realizaram o percurso da Estrada Real, julgou-se necessário pedir ao entrevistado uma indicação de quem realizou esta viagem. Por meio de sucessivas indicações, foi possível obter nesta fase inicial um total de cinco entrevistados.

As pessoas entrevistadas são apresentadas no quadro a seguir:

Quadro 1 – Primeiro grupo de entrevistados (pessoas que realizaram a ciclovagem na Estrada Real)

Ciclistas	Idade	Origem	Quando realizou a viagem
Samuel Marotta	23	Ouro Preto/MG	2015
Antônio Pádua	56	Ouro Preto/MG	2015
Marcelo Almeida	40	Uberaba/MG	2014 (1ª vez)
Diego Grammont	33	Ouro Preto/MG	2018
Jaqueline Galiego	41	Jundiá/SP	2017

Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

Era intencional que os escolhidos tivessem feito o percurso há poucos anos, pois assim informariam melhor sobre a conservação e as condições para trilhar a rota que foi determinada para fazer a pesquisa de campo.

Os outros roteiros foram contruídos com a finalidade de aplicar com ciclistas encontrados durante o percurso (8 pessoas) e representantes de instituições públicas e privadas (5 pessoas), investigando a opinião dos gestores sobre a atividade do cicloturismo. Estes grupos são apresentados nos próximos quadros:

Quadro 2 – Segundo grupo de entrevistados (pessoas durante o percurso da Estrada Real)

Viajantes	Idade	Origem	Cronograma da viagem
Leonardo de Miranda	33	Rio de Janeiro/RJ	6 dias
Odilon Rodrigues	59	Goiânia/GO	20 dias
Flávio Costa	37	Águas de Lindóia/SP	7 dias
Rafael Henrique	38	Perdizes/MG	7 dias
Gabriel de Souza	32	Lindóia/SP	10 dias
Rafael Rodrigues	28	São Paulo/SP	10 dias
Alejandra Menezes	32	Nicarágua	1 mês e 15 dias
Matias Bazan	31	Argentina	1 mês e 15 dias

Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

Quadro 3 – Terceiro grupo de entrevistados (gestores de instituições públicas e privadas)

Gestores	Idade	Origem	Cargo e data
Marcos Alexandre	27	Carrancas/MG	Diretor Administrativo de Turismo e Cultura, desde 2017.
Poliana Resende	40	Carrancas/MG	Turismóloga e Vereadora. Agência de Turismo Receptivo.
José Claudio Duarte Coelho	51	Paraty/RJ	Secretário de Turismo, entrou em 2019.
Felipe Guerra	37	Ouro Preto/MG	Secretário de Turismo, Indústria e Comércio, desde 2015.
Claudio Leão	53	-	Consultor Externo

Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

Os dois roteiros são diferentes, porém tiveram o mesmo intuito de responder o objetivo geral e alimentar a discussão e a análise de resultados. Diante dessa questão, os entrevistados serão melhor evidenciados no próximo capítulo.

Outro instrumento de coleta utilizado foi a observação participante, de acordo com Angrosino (2009, p. 17) é “um modo de pesquisar que coloca o pesquisador no meio da comunidade que ele está estudando”. Assim o pesquisador se envolveu com a experiência da viagem sendo registrado em um caderno de campo anotações diárias, como informações sobre o tempo percorrido de cada dia, a quilometragem e altimetria máxima, as características de cada trecho, as condições das estradas e dos marcos da Estrada Real, as facilidades e as dificuldades do percurso, as observações sobre as cidades e as relações entre o turismo. Além dos registros fotográficos e filmagens, foram utilizadas planilhas das rotas que são disponibilizados pelo site do IER (Instituto Estrada Real), e alguns aplicativos móveis que foram necessários para coleta de dados e o desenvolvimento da cicloturismo no dia-a-dia, como o Strava (rede social usada principalmente para rastrear exercícios de ciclismo e corrida, usando dados de GPS) e o Maps.me (fornecedor de mapas *off-line*).

Para tanto, todo esse material serviu também para os resultados da pesquisa devido a participação e observação do autor que, posteriormente, integraram a análise e discussão dos resultados junto com o conteúdo das entrevistas.

A próxima seção deste capítulo destina-se a detalhar como foi a preparação do pesquisador para iniciar o trabalho de campo.

3.2. Preparação do pesquisador para o campo

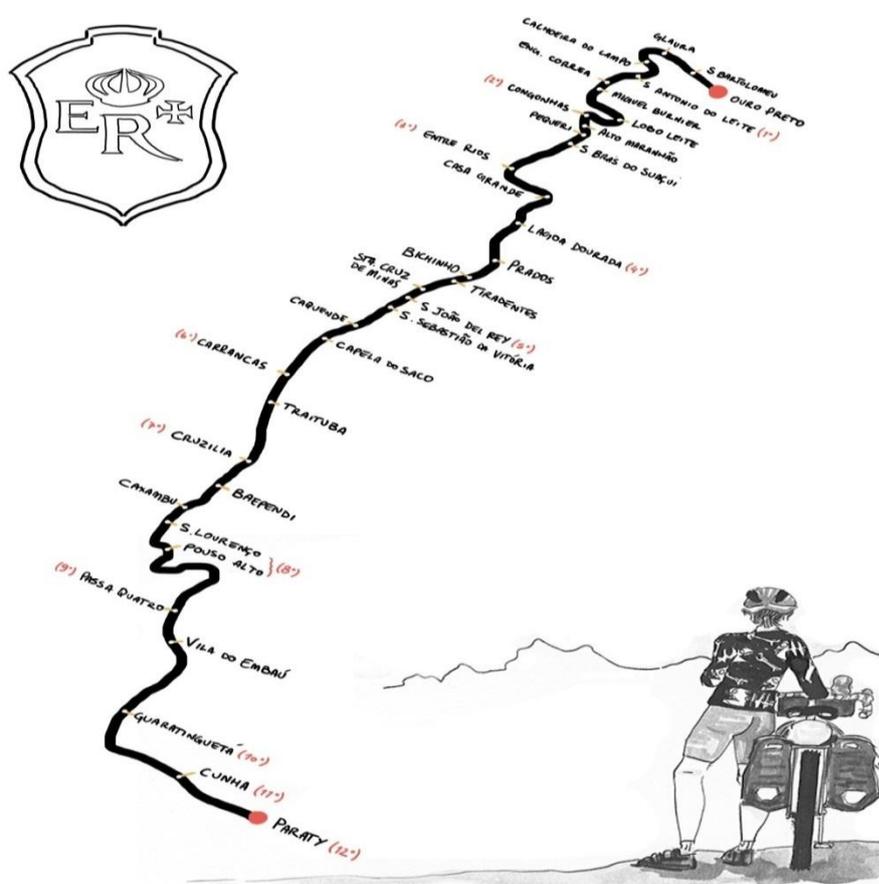
Esta seção irá apresentar a preparação do autor antes de realizar o trabalho de campo pois, diferente de muito trabalhos acadêmicos, esta pesquisa teve como propósito a realização do percurso Caminho Velho da Estrada Real (Ouro Preto/MG – Paraty/RJ) pelo próprio pesquisador, utilizando uma bicicleta de *mountain bike*, sem contar com carro de apoio, durante o período do dia 13 de maio de 2019 ao 27 maio de 2019.

Assim, foi realizado um cuidadoso planejamento, além do pesquisador se submeter a um treinamento físico para que o corpo pudesse responder positivamente no decorrer da cicloturismo e aderir materiais necessários para estar bem equipado, buscando um conforto e praticidade estendendo um prazo longo de dias trilhando três estados brasileiros.

3.2.1 Planejamento

O trabalho de campo com a bicicleta teve como propósito realizar o percurso em um período de quinze dias, saindo de Ouro Preto/MG e chegando em Paraty/RJ. E devido aos poucos recursos financeiros, foi estabelecido realizar o trajeto de forma mais econômica, gastando com o necessário e pernoitando em casas de moradores locais durante a cicloviação, evitando possíveis gastos com hotéis e pousadas. O percurso foi planejado como consta na linha do tempo a seguir:

Figura 5: Linha do tempo idealizada à ida ao campo



Fonte: Alcindo Júnior e Pedro Pessoa, 2019.

Ao seguir o raciocínio desta linha do tempo, teve-se que usar de base um macro planejamento, marcando quais pontos principais o autor iria passar no percurso, as pessoas que iria encontrar para garantir sua acomodação, bem como para a realização das entrevistas. Em seguida preveu-se o micro planejamento, havendo definições entre os trechos, altimetria, as cidades e as quilometragens. Mas, esta etapa não poderia ser programada com tanta antecedência, pois os planos poderiam ser alterados diariamente,

conforme as condições físicas do autor ou climáticas. Logo ao idealizar a cicloviagem, foi disponibilizado na unidade do Instituto Estrada Real em Ouro Preto, localizado na Casa de Cultura da FIEMG, um mapa sem escala ou informações detalhadas, além do passaporte para a coleção dos carimbos das cidades de passagem. Tal procedimento é feito através de cadastro no site e com a doação de 1kg de alimento ou um agasalho. Quanto ao passaporte, após o viajante percorrer determinado caminho, o instituto envia um certificado de conclusão. Tais recursos mencionados como o passaporte e mapa, os carimbos e o certificado são exibidos abaixo:

Figura 6: Passaporte e Mapa da Estrada Real



Fonte: Alcindo Júnior, 2019.

Figura 7: Passaporte com os carimbos do Caminho Velho



Fonte: Alcindo Júnior, 2019.

Figura 8: Certificado de conclusão do Caminho Velho



Fonte: Instituto Estrada Real.

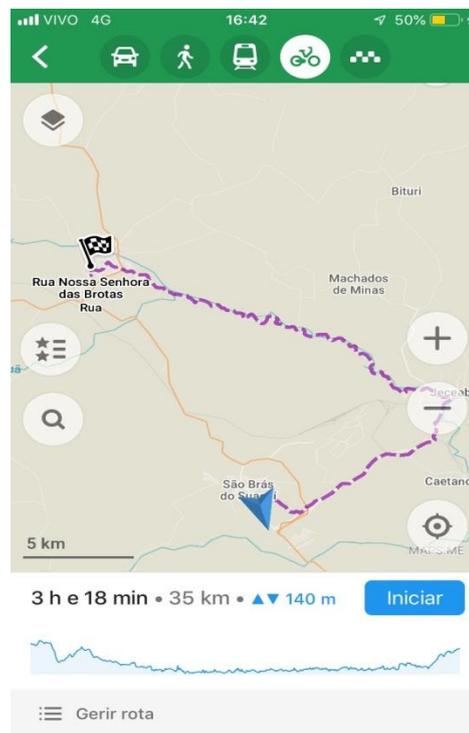
No decorrer do planejamento já foi previsto o uso dos aplicativos Strava e Maps.me, além de analisar as planilhas e mapas disponíveis no site do Instituto Estrada Real com detalhes para cada caminho a ser percorrido, onde contém informações quanto à altimetria, tipo de estradas e detalhes descritivos de cada trecho. Exemplo da utilização demonstrado nas próximas figuras:

Figura 9: Dados de um trecho concluído



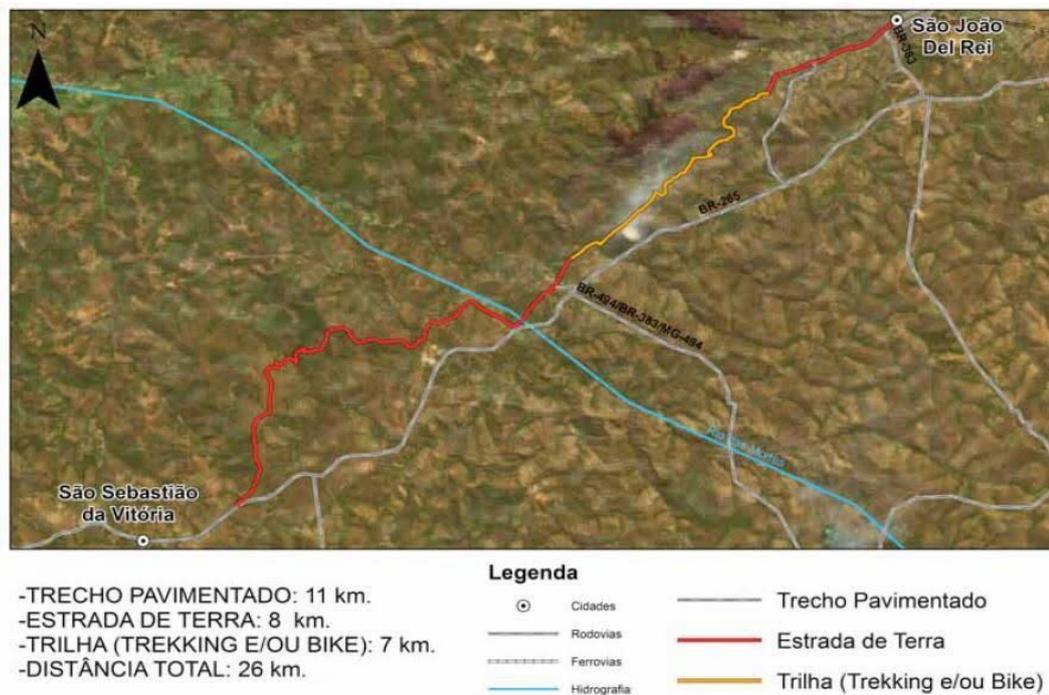
Fonte: Strava

Figura 10: Trecho demarcado



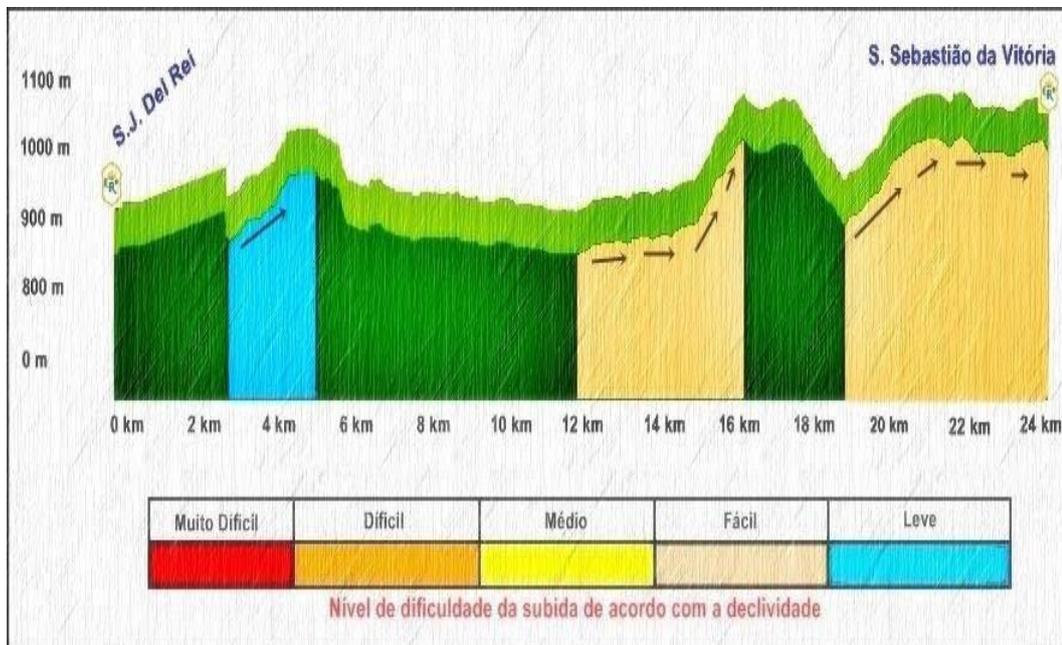
Fonte: Maps.me

Figura 11: Detalhes dos tipos de estradas em um trecho



Fonte: Instituto Estrada Real.¹¹

Figura 12: Altimetria ilustrativa de um trecho



Fonte: Instituto Estrada Real.¹²

¹¹ Disponível em: <http://www.institutoestrada-real.com.br/roteiros/velho/34>. Acesso em: 02/05/2019.

¹² Disponível em: <http://www.institutoestrada-real.com.br/roteiros/velho/34>. Acesso em: 02/05/2019.

Figura 13 : Planilha direções e detalhes do trecho

institutoestradaareal.com.br				
12,38	2		Seguir em frente.	989
13,58	1,2		Seguir em frente. <i>Mata-burro</i> à frente.	990
14,46	0,88		Seguir à direita. À esquerda acesso ao Engenho da Serra.	991
14,97	0,51		Seguir em frente. <i>Mata-burro</i> à frente.	992
16,37	1,4		Seguir em frente. À direita entrada para o povoado de Jaguará.	993
17,42	1,05		Seguir em frente. <i>Mata-burro</i> à frente.	994
17,82	0,4		Seguir em frente.	995
18,12	0,3		Seguir à direita. À esquerda acesso ao povoado Serrinha. <i>Mata-burros</i> à frente.	996
19,44	1,32		Seguir em frente.	997
20,12	0,68		Seguir em frente. À esquerda Fazenda Sanatana. <i>Mata-burros</i> à frente.	998
21,09	0,97		Seguir em frente. <i>Mata-burro</i> à frente.	999
21,79	0,7		Seguir em frente. <i>Mata-burros</i> à frente.	1000
22,79	1,18		Seguir em frente. Chegada ao Povoado de Caquende.	1001
23,17	0,2		Chegada na Igreja de Caquende. Seguir em frente para pegar a balsa para atravessar a Represa de Camargos.	S/M

* No final desse trecho tem que pegar a balsa para atravessar para Capela do Saco.
 Horário da balsa: 7 às 12 e 14 às 17h00 - Tempo da travessia: 15 Minutos.
 Contato da Balsa - (35) 3327-1081. A travessia é PAGA.

Fonte: Instituto Estrada Real.¹³

Também houve um planejamento devido a alimentação e a hidratação mais adequada para o ciclovijante antes, durante e depois da execução de cada pedalada diária. Tais instruções foram coletadas pelos ciclistas entrevistados, funcionários das bicicletarias que apoiaram o projeto e demais pessoas que contribuíram com dicas nesse processo de preparo para o campo. Assim foi anotado que antes e durante o percurso de cada dia era necessário um bom café da manhã (pão, geleia, alguma fruta e suco). Como também ingerir no mínimo 1,5 litros de água. Duas frutas como banana ou pera, além de biscoitos de sal, rapadura ou paçoca. Aderir à um mix de cereais (castanha, uvas passas, gojis berrys, damasco, amendoim, raspas de coco e granola), o que foi muito útil pois são ricos em vitaminas, fibras e fácil absorção, além de barras nutritivas. Quanto à utilização de suplementos foi critério pessoal, como BCAA (*Branched-Chain Amino Acids*) sendo duas capsúlas antes e duas depois do trecho, 500ml de isotônico com creatina, além de carboidratos em gel duas vezes ao dia.

¹³ Disponível em: <http://www.institutoestradaareal.com.br/roteiros/velho/35>. Acesso em: 03/05/2019.

Todos esses itens foram pensados para fornecer energia durante o exercício e ajudar na recuperação, reduzindo a fadiga muscular. Alguns destes alimentos e nutrientes são demonstrados na próxima figura, sendo carregados desde o início da ciclovagem, pois eram leves e de fácil consumo.

Figura 14: Alimentos e nutrientes dos primeiros dias



Fonte: Alcindo Júnior, 2019.

E para a chegada ao destino diário depois do desgaste físico, foi planejado que fossem ingeridas refeições com carboidratos e proteínas, como: macarrão, arroz, feijão, algum tipo de carne e muita salada, evitando a maionese de legumes porque sua digestão é mais lenta. Completando a hidratação, mais 1 litro de água e um copo com vitamina C antes de deitar.

Seguindo atenciosamente a orientação alimentar planejada, o rendimento pôde ser positivo dia após dia, devido à absorção dos nutrientes devidos. Porém, se o corpo não estivesse preparado fisicamente e passado por um treinamento intenso antes da viagem o desempenho seria fraco e não concluiria as metas estipuladas no planejamento da viagem. Portanto, no próximo tópico será mais bem descrito este processo.

3.2.2 Treinamento

Um bom condicionamento físico é muito importante para a prática do ciclismo, já que é uma atividade que exige naturalmente bastante do nosso corpo, tanto para evitar lesões, influenciando até em aspectos psicológicos e para a melhora da performance,

ainda mais quando se passa horas em cima da bicicleta (ENTRE TRILHAS, 2019). Com isso, este projeto seguiu tais orientações, envolvendo um treinamento intenso antes do percurso a ser realizado.

Inicialmente, a primeira etapa foi fazer um *Bike Fit*, pois é fundamental o ajuste adequado da bicicleta para otimizar o desempenho do atleta e garantir maior conforto na pedalada. Um bom ajuste irá proporcionar vantagens como (ENTRE TRILHAS, 2019):

- Maior conforto de uma maneira geral;
- Prevenção de lesões por esforço repetitivo;
- Reduzir ou eliminar dores nas costas, joelhos, pescoço e pulsos;
- Reduzir ou eliminar dores nos pés;
- Reduzir ou eliminar o desconforto do selim;
- Reduzir ou eliminar a dormência nas mãos e nos dedos;
- Reduzir a fadiga do ciclista.

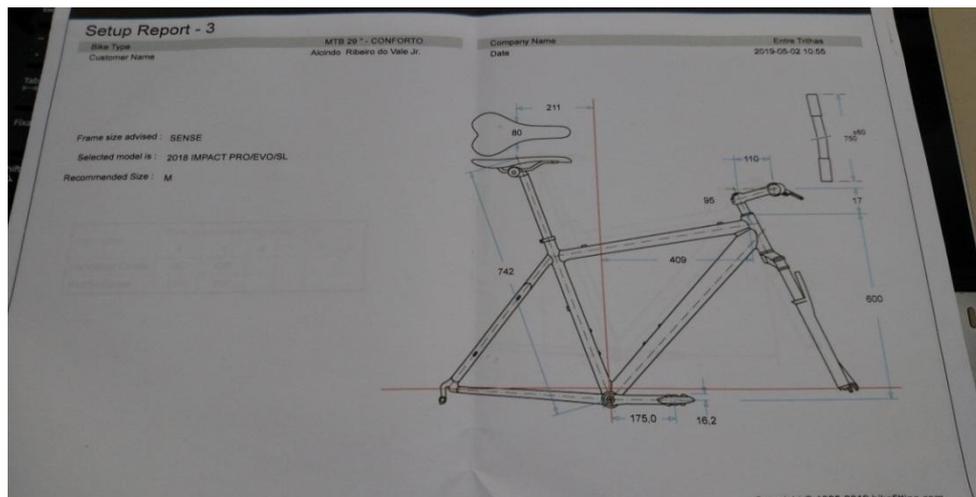
Quanto aos ajustes do *Bike Fit*, foi realizado na loja parceira Entre Trilhas, pelo atleta e técnico responsável Samuel Marotta, um dos primeiros entrevistados quanto à experiência da cicloviação na Estrada Real – Caminho Velho. Seguem as figuras do procedimento:

Figura 15: Execução do *Bike Fit*



Fonte: Alcindo Júnior, 2019.

Figura 16: Resultado das medidas *Bike Fit*



Fonte: Alcindo Júnior, 2019.

Logo depois, a segunda etapa foi seguir uma planilha de treinos, onde o próprio Samuel efetuou um modelo de trabalhos com prazo mínimo de um mês para manter diferentes formas de ritmos, sendo em ritmo leve, médio, forte e livre, como também diversos tempos de 1 hora à 5 horas de pedalada, além dos dias de descanso. Exemplo disto na figura apresentada a seguir:

Figura 17: Planilha de treinos antes da viagem

Seg	TER	Qua	Qui	Sex	Sab	Dom
					12/09 2h ritmo médio	3hrs ritmo livre
OFF	1 hora ritmo leve	1 hora 30min ritmo médio	2 horas forte	OFF	2h 30 médio	3hrs livre
21/04 OFF	1 hora 20 leve	1h 50 leve/médio	2 horas forte	1 hora leve	1 hora 30 leve/médio	4hrs leve/médio
28/04 OFF	1 hora leve	1h 30min médias	1h 40 leve/médio	5hrs leve/médio	OFF	50min ritmo leve
OFF	<u>Viagem</u>					

Fonte: Alcindo Júnior, 2019.

Posteriormente, após as primeiras semanas de treinos, foi aconselhado a utilização dos alforques que estariam presentes na cicloturagem. O motivo foi proporcionar uma adaptação com o peso da bagagem e moldar um equilíbrio de ambos os lados na parte traseira, além da bolsa de guidão. Por se tratar de uma distância longa com terrenos íngremes e travessias complicadas, o peso extra seria um complicador no percurso, sendo necessário acostumar com esta condição na pedalada.

Para além dos métodos de planeamento, alimentação e treinos para ida ao campo, foi primordial aderir materiais para a segurança, conforto e qualidade, procurando um melhor rendimento no percurso, como mencionado com a utilização dos alforges, por exemplo. Dessa maneira, a lista de itens serão devidamente apresentados no tópico seguinte.

3.2.3 Materiais necessários

Este tópico dialoga com as Normas da ABNT NBR 15285, NBR 15286 e NBR 15331 apresentadas no primeiro capítulo do referencial teórico deste trabalho.. Assim, corroborando com as Normas, houve um certo cuidado e preocupação em conseguir todo esse material. Um breve exemplo disto, é a necessidade dos alforges, do capacete e da caramanhola, havendo sempre recomposição de água quando era oportuno. Em vista disso, estes e demais itens são listados neste tópico.

Alguns itens, devido a outras experiências de viagens e prática de ciclismo, o pesquisador já possuía:

Quadro 4 – Itens contidos

PEÇAS	
Capacete	Pescocreira
Colchonete	Colchonete
Jaqueta Corta Vento	Capa de Chuva
Camisa Térmica	Short de Pedal (Não utilizado)
Calça Térmica	Toalha micro fibra
Caramanhola	Luvas
Óleo Lubrificante	Luzes de Sinalização

Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

Entretanto, como citado, a viagem requereu investimento a preparação do pesquisador. Quanto os itens adquiridos para equipar a bicicleta e o viajante, estes estão apresentados no quadro a seguir acompanhados.

Quadro 5 – Itens comprados

PEÇAS	QUANTIDADE	PEÇAS	QUANTIDADE
Alforge Duplo 30L	1	Manguito	1
Bolsa Dupla Quadro 2L	1	Short Protetor	1
Bolsa Selim	1	Lanterna de Cabeça	1
Bolsa Guidão	1	Corrente	1
Bike Fit	1	Roldana	1
Saco de dormir	1	Câmara de Ar	2
Odometro	1	Bomba de Ar	1
Pézinho Descanso	1	Pneu MTB 29x2.20	1
Gancheira Alumínio Quadro	1	Suporte para garrafa d'água	2
Fita MTB Anti Furo Aro 29	2	Chaves Multiuso	1
Xf Chave Ext Pino Corr	1	Cordas com gancho	2
Kit Reparo	2	Caramanhola	1
Cabo de Câmbio Traseiro	8	Elo de Corrente 9V	1

MÉDIA DE GASTOS ANTES DA VIAGEM (ITENS)	
TOTAL	R\$ 1.200,00

Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

Para além de todos os itens mencionados necessários para complementar a bagagem na ciclovagem, alguns itens foram emprestados e doados, como o bagageiro traseiro, uma assistência no custo para o *Bike Fit*, saindo por um valor mais acessível, junto com a revisão completa da bicicleta pela loja parceira Entre Trilhas. Conjuntamente a isto, foi doado pastilhas de freios, um gel para assaduras e um uniforme dos Gladiadores (bretelle e camisa) pela outra loja parceira, a Ciclomi Bikes. Assim como outro uniforme cedido pela loja da Seven Bike (bretelle e camisa). Perante este apoio das empresas, foi retribuído com postagens nas redes sociais, onde continham os relatos de cada percurso, fotos e vídeos com *hashtags* e as logos dos apoiadores. Um exemplo deste modelo de postagem é demonstrado a seguir:

Figura 18: Exemplo de postagens nas redes sociais



Fonte: Alcindo Júnior, 2019.

O próximo capítulo apresentará uma análise das informações coletadas na pesquisa de campo por meio das entrevistas realizadas antes e durante o percurso do Caminho Velho da Estrada Real. Além de anotações contidas no diário bordo, assim relatando características que corroboram com afirmações com os autores citados decorrente do referencial teórico deste trabalho.

4 . ANÁLISES DAS ENTREVISTAS

Este capítulo irá trazer categorias de análises, ou seja, fragmentos recortados das opiniões dos entrevistados. Assim sendo apresentados os sujeitos que contribuíram com a investigação e o objeto de estudo. Por fim, serão expostos os resultados obtidos e uma análise dialogando com os estudos teóricos relatados ao longo deste trabalho.

A fim de facilitar o entendimento, a análise realizada será apresentada em categorias que visam expor os aspectos mais relevantes para a pesquisa com o intuito de atender aos objetivos propostos. Também vale trazer informações quanto a experiência do autor sobre os devidos fatos presenciados na ida ao campo.

Desta forma, foi necessário organizar este capítulo em dois tópicos para que as ideias possam se interagir, trazendo uma absorção do conteúdo. O primeiro tópico traz as experiências e opiniões de ciclistas de diferentes grupos, um grupo entrevistado antes de realizar a ciclovagem e o outro durante a ida ao campo. Analisando suas motivações, dificuldades e significado em realizar o percurso da Estrada Real – Caminho Velho. Além de propostas de melhoria para a rota, e citações quanto aos municípios que investem na atividade do cicloturismo, em suas percepções.

No segundo é trabalhado uma análise em cima das opiniões obtidas de representantes de órgãos públicos e privados que trabalham na área do turismo. Esclarecendo qual a importância do Programa Estrada Real para a atividade turística, a atual situação do percurso, devidas manutenções e os fatores críticos para tal, propostas para a melhoria deste produto turístico, e se há valorização da atividade do cicloturismo no determinados municípios da rota.

4.1. Experiências dos cicloturistas

Na construção deste tópico foram extraídas as respostas mais relevantes das entrevistas com os ciclistas que já fizeram o Caminho Velho da Estrada Real e com aqueles que estavam realizando o percurso no momento da pesquisa de campo. Vale mencionar que estas entrevistas tiveram uma duração média de 15 minutos, sendo realizadas entre os meses de Abril e Maio de 2019.

Assim, ao iniciar a discussão sobre as experiências, pediu-se para que os entrevistados expressassem suas ideias a respeito da rota, por meio de um roteiro semiestruturado com 20 questões (Apêndice A e B), algumas delas sendo de maior relevância para a busca de um entendimento dos fatos, como:

- Quais foram às motivações em fazer a ER?
- Como foi fazer o percurso e quais foram as dificuldades?
- Quais municípios investem no cicloturismo?
- O que poderia melhorar no percurso?
- O que significa(ou) essa cicloviagem?

Nota-se que alguns dos dados coletados corroboram com as afirmações dos autores mencionados no referencial teórico, devido as inconsistências e descompromissos do Programa Estrada Real, exemplo disto são as precariedades territoriais que se encontra a rota, que dificulta a prática do cicloturismo, como será apresentado nos próximos parágrafos.

Para o início da reflexão desta análise, buscou-se identificar quais foram as motivações do primeiro grupo de entrevistados (Quadro 1) para a realização deste tipo de viagem, bem como apreender o que significou, para cada respondente, concluir tal percurso. Assim tal grupo foi escolhido por indicações ou a partir do termo da metodologia nomeado bola de neve (VINUTO, 2014).

O primeiro entrevistado encontrado pessoalmente, foi o atleta Samuel Marotta, que realizou a viagem no ano de 2015, aponta com relação à motivação e significado da viagem, respectivamente:

Minha motivação foi devido a grande distância que há no percurso do Caminho Velho, além das paisagens que observei pela internet. Principalmente na região de Ouro Preto, por ser o início do pedal e por eu não conhecer totalmente tudo ao redor que está demarcado pela ER.

Significou um autoconhecimento e proximidade com meu pai e primo.

Assim o entrevistado traz informações devido a curiosidade no potencial do trajeto, sendo um grande desafio pra si, além do que, também traz uma proximidade com seus familiares com a conclusão do trajeto. Posteriormente, com o uso da “bola de neve”, o segundo entrevistado foi o pai de Samuel, o também atleta Antonio Mapa, pois fizeram juntos a cicloviagem no mesmo ano. Os dados desta entrevista foram obtidos via e-mail. Portanto, ele destaca brevemente que a sua motivação foi devido o fator da “busca por desafios”, e aponta que a conclusão do percurso significou: “superação de meus limites”.

O próximo entrevistado do grupo, foi o Marcelo Almeida, atualmente residente da cidade de Mariana, onde o autor foi realizar a entrevista. Este entrevistado foi indicado por outros ciclistas e lojas de ciclismo, devido a sua grande experiência em

diversas viagens de bicicleta por todo o país. De acordo com Marcelo, sua motivação para realizar sua primeira cicloturagem pela ER e o sentimento em concluir o percurso, foram:

A organização do percurso, por ser bem demarcado e de renome. Além de toda a história por trás do Caminho Velho.

Uma mistura de tudo um pouco, sendo uma coisa inesquecível. É uma viagem que marca a vida da pessoa, independente de qualquer experiência que possa ter na bike. Muda o conceito de ver o mundo.

Na entrevista anterior, Marcelo trouxe grande incentivo para o autor ir a campo, passando informações motivadoras para realização do percurso. O quarto entrevistado, foi o Diego Grammont, triatleta, porém parado atualmente. Realizou o percurso em 2018, assim dentro deste grupo foi o que pôde trazer maiores detalhes recentes quanto o trajeto do Caminho Velho, além de aumentar a motivação para a cicloturagem. Durante o encontro, em sua fala notou-se, que:

Há um grande vínculo onde a Estrada Real é considerada meu “quintal de casa”. Com isso, anos atrás tive um incômodo quando veio um cara de Blumenau fazer o percurso e eu que sou da cidade, sempre soube da existência e nunca tinha feito ainda.

Por ser a primeira de muitas, significou um sonho realizado. Era a estrada que eu queria fazer. A primeira vista do mar lá em cima de Cunha é maravilhosa, você vê que consegue e pelo seu esforço próprio.

Por fim, a quinta e última entrevistada deste grupo foi a Jaqueline Galiego, com dados obtidos via e-mail. Considerada ciclista amadora, realizou o percurso em 2017. Ela ressalta que suas motivações para a cicloturagem e sentimento em concluir o percurso, foram:

Desafio pessoal, conhecimento histórico e conhecer os lugares que até então só havia em fotos e vídeos.

Mais um desafio conquistado, mais um conhecimento adquirido, mais histórias para contar.

Decorrente destes dados com o primeiro grupo, houve a necessidade de expor mais argumentos que marcaram sobre esse sentimento de motivação e significação frente a realização da Estrada Real - Caminho Velho. Em seguida há a opinião de mais dois entrevistados, porém de outro grupo, os ciclistas que foram encontrados durante a ida ao campo (Quadro 2). Vale lembrar que foi perdido alguns dados obtidos deste grupo, devido ao incidente de furto após a pesquisa de campo. Uma das entrevistas resgatadas, é mais um ciclista experiente, tanto em cicloturagem como em competições, este entrevistado é o Odilon Rodrigues, de 59 anos. Ele começou a sua jornada em

Diamantina e terminou em Paraty, concluindo dois caminhos da ER. Odilon traz como motivação significado desta cicloturagem:

Quis conhecer Minas Gerais, por é um lugar bacana, com um potencial paisagístico e há uma história bonita que temos no Brasil. E quis juntar duas coisas que amo, andar de bicicleta e conhecer mais o país.

Esta viagem representa a liberdade, rejuvenescimento, vida. Querer viver, aproveitar esse momento que temos. Além de conhecer pessoas incríveis durante o caminho.

O outro entrevistado selecionado para contribuir com o trabalho, foi o Leonardo Antunes, ele é paraquedista militar, e estava fazendo todos os Caminhos que são utilizados para a atividade turística diante das propostas do IER. Assim abordou argumentos e propostas concretas a pesquisa. Uma resposta que marcou, foi o que significou esta viagem para você, como consta abaixo.

Significa um momento de superação, higiene mental, desafio, e crescimento pessoal. Atributos da área afetiva são experimentados e se reforçam (confiança, autocontrole, persistência, etc.) Não importa sua condição financeira, seu equipamento, sua origem. Só interessa sua capacidade de se planejar e organizar para seguir em frente. Superar seus limites e vencer seus desafios. Não seja um despreparado, o desafio é intenso, mas exequível em sua totalidade.

Os relatos sobre os sentimentos e a experiência da viagem apontam as modalidades que estão atreladas ao cicloturismo. Adquirindo uma gama de experiências ao praticante, ou seja, é a busca da vivência à elementos que o roteiro da Estrada Real atribui, como o Ecoturismo, Turismo de Aventura, Turismo Cultural, Turismo Gastronômico e Rural.

Quanto às dificuldades em se fazer o percurso do Caminho Velho, as propostas de melhoria para a estrutura da rota e quais municípios são notados com investimentos no cicloturismo, tais fatores serão apontados no decorrer dos próximos parágrafos, resgatando as falas dos entrevistados dos grupos 1 e 2.

Voltado para as questões de como foi fazer o percurso ER – Caminho Velho e as dificuldades. Os ciclistas entrevistados apontam:

A experiência de percorrer as cidades históricas e ver marcos naturais que permanecem até hoje é grandiosa, além de conhecer pessoas incríveis que nos receberam muito bem (receptividade é uma característica do povo mineiro), experimentar pratos típicos da culinária mineira, vivenciar o quão difícil deve ter sido para os primeiros exploradores abrir todas aquelas trilhas e estradas no “peito”. Quando realizei a cicloturagem no início de setembro, naquele ano estava muito seco, houve dificuldades com a falta de água e com o ar muito poluído de fumaça das queimadas. E trechos que foram duros, como de Tiradentes-Carrancas, além de algumas quedas e pedalar a noite (JAQUELINE GALIEGO).

A dificuldade está em aceitar o cansaço. O primeiro dia é alegria, o segundo e terceiro também. O quarto começa o pensamento de pedalar no dia seguinte e o quinto vem as dores. E com isso, procurar não distribuir o mal humor em outras pessoas, por exemplo, na comunidade ou quem esteja pedalando contigo (MARCELO ALMEIDA).

Jaqueline e Marcelo mencionam como dificuldades encontradas para realizar o trajeto, aspectos como o cansaço, quedas, o ar poluído, estresse, etc. Corroborando, ao realizar tal experiência, o autor desta pesquisa, destaca que as dores começaram aparecer no quarto dia de viagem, sendo importantíssimo lidar com o cansaço. E quanto aos aspectos climáticos, as chuvas e as pedaladas noturnas não são indicadas em decorrência dos riscos que tais fatores podem ocasionar.

Em contrapartida aos relatos anteriores, os outros entrevistados trazem uma visão da conservação e dos problemas no percurso, como totens errados, infraestrutura para receber o ciclovijante, mata fechada ou problemas com as informações.

Foi uma experiência incrível, onde aprendi a lidar com as divergências, com a distância e desgaste físico, também com situações de estresse, onde precisava manter a calma e lidar com poucos recursos. Além do que muitos lugares não estão funcionando mais, como restaurantes e lanchonetes, há má informação das pessoas ao longo do trajeto, pneus furados, e pousadas que não aceitam bike no quarto (ANTONIO MAPPA).

O caminho é intenso, seus trechos de trilha são realmente complicados. Em alguns momentos não foi possível prosseguir, pois as trilhas estão fechadas ou tomadas pela selva. E a transição das estradas para trilhas não bem indicada no Marcos e como quero fazer o máximo possível junto aos Marcos da ER, só descubro a dificuldade do acesso ao chegar, o que toma muito tempo (LEONARDO ANTUNES).

Pra mim o caminho está ótimo, tirando alguns contra tempos, como dor de dente e gripe. Mas aqui é um lugar de aventura, não é um lugar pro cara vir e tirar onda, é para fazer força. Dificuldade todo tempo tem, pra mim foi mais devido a saúde. O percurso é pesado, os caras te tiram dos lugares legais e te jogam nas quebradas, a verdade é essa desses totens aí (ODILON RODRIGUES).

O autor do presente trabalho concorda com as demais afirmações anteriores, pois devido a infraestrutura há municípios despreparados para atender devidamente o ciclovijante. As dificuldades na transição de estradas para trilhas são perceptíveis em diversos pontos, e seguir os totens há momentos que te colocam numa “cilada”, porque te levam ao caminho mais difícil de se trafegar, com grandes morros, trilhas totalmente fechadas, ultrapassagem de rios, e alguns momentos também enganam a direção, entre outros aspectos. Quando questionados quanto a estrutura e investimento para o cicloturismo, e quais municípios há maior destaque nesta questão, os entrevistados apresentam suas percepções.

Acho que os municípios mais visitados por turistas há um investimento sim, porém as cidades vizinhas a eles são mais pacatas e não há nenhum movimento a favor do cicloturismo, algumas pessoas nem sabem a história do caminho e nem para que servem os marcos. Os locais que mais presenciei tal questão (investimento no cicloturismo), foram Ouro Preto; Tiradentes; São João Del Rey; São Lourenço; Passa Quatro; Cunha e Paraty (JAQUELINE GALIEGO).

Os municípios não investem. Deixam a desejar bastante, muitos nem sabem o que é cicloturismo. Isso é uma falha, porque é um caminho que poderia ter pessoas passando semanalmente se tivesse um apoio maior. Falta melhor orientação e estrutura para a atividade. Alguns pacotes ou albergues. Devido a todo o acervo cultural, histórico, torna-se um desperdício. Deixam de ganhar dinheiro e movimentar o sociocultural. São poucos municípios que percebi que estão mais atentos ao esporte, como Ouro Preto e Paraty. E São João e Tiradentes o pessoal orienta bem (SAMUEL MAROTTA).

Não há investimento para o cicloturismo, até mesmo em Ouro Preto muitas pessoas não entendem, “onde vou carimbar meu passaporte, elas não sabem”. Na cidade há poucas informações sobre a ER. Temos uma rota muito interessante, com totens e levantamentos perfeitos. A ferramenta já está pronta, falta dar uma revitalizada, pois já faz um tempo e precisa promover mais, integrando as cidades do percurso. Houve um lugar em Passa Quatro, onde me hospedei, que tem m preparo para receber o cicloturista, com oficina interna, mais informações sobre o trecho e se quiser alugar uma bike para passear na região eles também têm. Além do que estão fazendo parcerias com algumas lojas para ter outros modelos de equipamento, assim promovendo a marca (DIEGO GRAMMONT).

É pouco investimento, devido a ER, devia atrair muito mais. O atrativo é muito grande e poucos fazem, não vêem isto como uma fonte de renda. Faltam maior orientação ao cicloviajante. Estamos vivendo um mundo da bike, menos carros, menos motor. Quem gosta de motor é dentista. Quanto aos municípios, Carrancas preza pelo ciclismo e há grande respeito com os ciclistas. São João e Tiradentes estão mais preparados para receber o turismo e Paraty não tem muita coisa para o ciclista e sim para o turismo também (MARCELO ALMEIDA).

Em São Brás do Suaçuí, tive a oportunidade de conhece o Sr Renato, um vereador que apresentou um projeto na câmara de sua região sobre investimentos nesse setor, com manutenção das trilhas e integração dos municípios para receber melhor o viajante. Relatou sobre o abandono do IER por razões políticas (projeto de adversário político). Nesse sentido é possível realizar grupos para pressionar o governo em busca de investimento no setor. E só constatei apoio de setores privados no investimento ao cicloturismo (pousadas, restaurantes, etc.). Ausência total do setor público nesse sentido, como alojamentos ou pontos de apoio (LEONARDO ANTUNES).

Devido a estas afirmações, vê-se pouquíssimo investimento perceptível das localidades para a atividade. De acordo com Martoni e Varajão (2009, p. 92), “cada qual com suas particularidades, mas tal como as estradas reais, os municípios envolvidos nos circuitos dificilmente interagem” e os autores também complementam, “não são perceptíveis grandes investimentos em infraestrutura que favoreçam e promovam, os municípios com menos representatividade”. Em razão de tais motivos, o cicloturismo no Brasil ainda é recente e apresenta lenta expansão, diferente da grande tradição encontrada na Europa (ROLDAN, 2000).

Também foi fundamental apresentar as propostas do que poderia ser melhorado neste percurso da ER. Assim, os entrevistados acrescentam:

Mais informações no lugares, no percurso em si não há tanta necessidade de melhoria. Precisa-se mais promoção do trajeto e revisada simples nos totens. Me impressionou apesar de passar dentro de fazendas, as porteiros estão abertas disponíveis para ultrapassar. Com a política do “abre e fecha” (DIEGO GRAMMONT).

Na minha opinião seria apenas a preservação dos marcos, nos baseamos neles todo o caminho, era uma alegria quando os encontrávamos porque nos dava um certo alívio saber que estávamos no caminho certo (JAQUELINE GALIEGO).

Manutenção dos marcos, das placas de informações, limpeza de algumas trilhas, patrulhamento de alguns trechos por funcionários locais. Em Capela do Saco, a balsa que é de responsabilidade do setor público encontra-se desativada há um ano e meio, segundo os moradores locais, e precisa ser reativada. A região também não possui qualquer apoio ao viajante (comércio ou local de repouso). Os locais são acessíveis embora poucos podem fazer. Deve ser evitado o acesso ao entardecer por esses motivos (LEONARDO ANTUNES).

Manutenção do totens, limpeza e pintura. Não é aquela coisa de primeiro mundo, mas a nível de Brasil está legal o percurso (ODILON RODRIGUES).

Ser mais divulgado, documentários mais importantes na mídia social, manter a conservação das demarcações, pelo motivo da quebra ou perda das placas. E dentro da cidade torna-se difícil de atravessar até chegar a trilha, assim deve-se estudar o percurso para não ficar confuso. Também há necessidade de uma desconto para os cicloviantes, um incentivo maior (MARCELO ALMEIDA).

Diante das propostas estabelecidas, notou-se diversas vezes a questão para a manutenção e limpeza dos marcos, trazendo a realidade atual da precariedade das quais eles se encontram. Questão constatada pelo autor em sua ida ao campo em diversos trechos. Segue abaixo alguns exemplos.

Figura 19: Degradação dos marcos informativos (Trecho Santo Antonio do Leite – Congonhas)



Fonte: Alcindo Júnior, 2019.

Figura 20: Marco Parcialmente Coberto - Trecho de Lagoa Dourada – São João Del Rei



Fonte: Alcindo Júnior, 2019

Figura 21 : Marco Escondido Pela Vegetação -Trecho Entre Rios de Minas – Lagoa Dourada



Fonte: Alcindo Júnior, 2019.

Figura 22: Imprecisão na colocação do marco à direita - Alagamento (Trecho São João Del Rei – Carrancas)



Fonte: Alcindo Júnior, 2019.

Martoni e Varajão (2009, p. 69), citam que:

A elaboração dos marcos de concreto, que deveriam conter placas indicativas de distâncias, posicionamento geográfico, referencial histórico regional e logomarca de patrocinadores, foi uma iniciativa criativa para a sinalização permanente dos caminhos. Contudo, a funcionalidade pretendida se deu de

forma inversa, uma vez que estes elementos referenciais, além de não indicarem necessariamente o eixo original, causam certa confusão devido à imprecisão da colocação.

Percebe-se, então, o descaso do IER para a manutenção dos marcos e procedimentos de limpeza, algum dos exemplos mostram os marcos caídos, escondidos e encobertos pela vegetação ou pela lama. O que retoma o assunto das inconssintências e falta de estratégias do Programa Estrada Real atual e também a falta de incentivo paralelamente dos setores públicos e privados locais ajudarem nestes impencilios. Portanto, no tópico a seguir será apontado os dados obtidos frente a opinião dos representantes que lidam com planejamento das atividades ligadas ao turismo, nos municípios demarcados contidos na rota do Caminho Velho e que tenham alguma relevância no setor.

4.2. Olhar das instituições públicas e privadas

Através das análises a seguir, propõe-se uma reflexão sobre os projetos voltados as instituições e órgãos públicos e privados das localidades demarcadas na rota da Estrada Real – Caminho Velho e que tenham relevância no setor do turismo (Ouro Preto; Carrancas; Paraty). Assim, os representantes da área (Quadro 3), apresentaram os principais problemas para o desenvolvimento e a gestão do circuito. Portanto, após as decorrentes críticas apontadas pelos ciclistas entrevistados, há outros fatores importantes que serão destacados com relação as ações do IER.

Nesta parte da pesquisa, por meio de um roteiro semiestruturado com 12 questões (Apêndice C), foram investigados um diretor e os secretários municipais de Turismo, uma gestora de agência privada e vereadora do município de Carrancas, além de um consultor externo que trabalhou nove anos para o Instituto, em atividades de mapeamento e colocação dos totens informativos.

Assim, a primeira questão a ser esclarecida é, qual a importância da Estrada Real para o Turismo. Seguem as respostas abaixo:

Hoje é importante por trazer muitas pessoas, foi uma forma gradativa para o crescimento turístico, agregando a potencialidade de cachoeiras e atrativos no município, fazendo que as pessoas fiquem mais, fomentando ainda mais o *trade* turístico (restaurantes e hospedagem) (MARCOS ALEXANDRE).

É de grande importância, pois além de resgate da história de Minas e do Brasil, também divulga os municípios que tem muito a apresentar aos turistas, seja com suas belezas naturais, históricas e gastronômicas (POLIANA REZENDE).

É um caminho com muito potencial. Seria importante para a geração de renda das comunidades e para o *trade* turístico (CLAUDIO LEÃO).

A Estrada Real é importante para o Turismo de Paraty, pois esse acesso gera para o setor da economia local receitas, empregos, melhor nível de vida da população local, atração de investimentos, proporciona um maior reconhecimento da região, proporciona novas infraestruturas, maior acessibilidade, maior empenho dos residentes na promoção dos eventos locais, reforço dos valores, costumes e tradições locais, de certa forma incentiva o desenvolvimento integrado dentre as esferas envolvidas na manutenção da Rota Turística, o que auxilia a conservação de algumas áreas e as estratégias de gestão sustentável (JOSÉ CLAUDIO).

Os entrevistados acima trazem de forma positiva a presença do percurso, pois movimentam a economia, atraem visibilidade e formas de investimentos, valorizando e conservando a história e as tradições, fomentando ainda mais o potencial dos atrativos locais. Porém, entre os entrevistados deste grupo, apenas o Secretário de Turismo de Ouro Preto, Felipe Guerra, destaca a não importância atual da Estrada Real para a atividade turística do município.

A Estrada Real atualmente não tem importância nenhuma para a atividade turística, ela pode ser colocada de grande importância como um caminho mais curto que liga Ouro Preto – Congonhas; Ouro Preto – Tiradentes / São João, etc. Como meio de locomoção de pessoas, mas como um produto turístico, hoje em dia, a importância é muito reduzida. Não tem ninguém que opere, inclusive. Então ela fica muito mais como uma Estrada convencional como de fato uma Estrada turística. Essa é a grande realidade da ER atualmente (FELIPE GUERRA).

No fato mencionado, aponta a realidade encontrada devido à controversa em cima dos caminhos reaproveitados para o Programa da Estrada Real, configurando-se atualmente como rotas estabelecidas para o encurtamento da locomoção entre as cidades históricas, com uma importância reduzida na questão de produto turístico, ou seja, é um potencial negligenciado. Consequentemente, foi importante perguntar aos entrevistados como está o percurso do Caminho Velho. As respostas variaram em diversos aspectos:

Na cidade está esse impasse dos totens e o maior problema é a questão da balsa, está rompendo o trajeto da ER. Carrancas é importante porque é onde tem o maior percurso. De Cruzília a São João, a estrada corta todo o município. Houve denúncias, assim a Marinha teve que rever toda a papelada. (...) Cada lado da represa de uma capitania tinha que exigir um curso a mais para os barqueiros. Eles não eram capacitados de acordo com ela, mas operavam bem. (...) Aí, o Ministério Público exigiu da prefeitura um concurso, sendo feito, cumprindo o seu papel. E agora com as informações obtidas, a Marinha está marcando um curso para esses barqueiros que passaram no concurso público para se operar. Quanto aos totens estavam degradados por vândalos, até mesmo pelo material frágil. Houve pedido para fazer uma modificação, assim o IER não tinha verba para isso. Então a gente fez e colocou uma arte de informações da cidade ou então iríamos tirar, pois não dava para ficarem naquela situação (MARCOS ALEXANDRE).

No município de Carrancas está deficiente, uma vez que a balsa que liga o município de Carrancas a São João del-Rei está parada há dois anos (POLIANA REZENDE).

O Caminho se encontra abandonado, com algumas poucas ações isoladas (CLAUDIO LEÃO).

Decorrente dessas falas observam-se os aspectos negativos da Estrada Real pelo não incentivo de ações para o seu aproveitamento. Marques (2002 *apud* GUERRA; OLIVEIRA; SANTOS, 2003) corrobora, destacando o péssimo estado de conservação do patrimônio histórico e cultural que se encontra nas cidades inseridas no circuito, havendo muitas edificações em ruínas, além da falta de estrutura e dos recursos básicos aos turistas, perdendo um vasto potencial das localidades. E as ações empreendidas pelo IER, mesmo sendo recursos abundantes para a qualificação do roteiro, não correspondem ao que seria ideal, e também por não desenvolver uma organização com articulações para dinamizar a economia e valorizar os patrimônios presentes no circuito (MARTONI; VARAJÃO, 2009).

Em contrapartida, o Secretário de Turismo de Paraty, José Claudio, aponta as belezas da ER e as possibilidades de exploração para quem faz cicloturismo ou *trekking*, mesmo com a desconfiguração, quanto o asfaltamento das estradas.

O caminho, hoje em grande parte está asfaltado e tem rodovias, porém, muitos trechos ainda permanecem em estrada de chão ou pedras, assim como era antigamente. Por isso, quem viaja de bike ou caminhando tem muitos cenários incríveis, que de carro você poderá perder (JOSÉ CLAUDIO).

Já o secretário Felipe Guerra, também destaca a potencialidade do percurso, mas traz o abandono devido à má exploração, e a falta de um plano específico para que se torne de fato uma rota turística.

O percurso da ER é uma rota turística criada interessantíssima. Teve um trabalho de sinalização, totens. Muito bacana. Mas, infelizmente como produto turístico, ele ainda não teve um produto de marketing ou um plano específico de ação para que se transforme de fato uma rota turística. É uma estrada belíssima, mas não tão aproveitada assim devido o seu potencial turístico. Durante este tempo, que estamos à frente da Secretaria de Ouro Preto e o Circuito do Ouro, não teve nenhuma reunião conjunta com os municípios que fazem parte da Estrada Real chamada pelo Governo do Estado e nem reuniões individuais. Portanto, tiveram uma ótima ideia, mas não foi totalmente estruturada e explorada. Assim também como não tem há muito tempo manutenção nos totens, placas e etc. Hoje, acaba sendo mais uma estrada para a locomoção de pessoas do que uma rota turística. (FELIPE GUERRA).

Após esta fala do Secretário de Ouro Preto, traz uma proposta interessante ao problema do circuito, sendo que, é preciso aprimorar as ações e realizar reuniões conjuntas entre os municípios que fazem parte da ER, assim organizando melhor o seu desenvolvimento turístico. Assim, quando os entrevistados são questionados sobre as manutenções que há para o percurso, foram obtidos os seguintes relatos:

Restaurações das estradas é obrigação da Prefeitura em cima das zonas rurais. Porém, devido à demanda de utilização em um pedaço do percurso acaba não sendo tão restaurado (Capelo do Saco - Cruz das Almas) (MARCOS ALEXANDRE).

A Estrada é de competência Federal. No entanto, a Prefeitura Municipal de Paraty conjuntamente com os Técnicos do DER – RJ realizam constantemente a manutenção e a limpeza da referida Rodovia no trecho dentro do Parque. A Prefeitura Municipal de Paraty realiza constantemente desobstruções de acesso da água de forma artesanal e com maquinário, obras emergenciais, operação de tapa buracos e realização de mantas de asfalto para melhorar as condições de estabilidade e acessibilidade dos transeuntes (JOSÉ CLAUDIO).

O Diretor de Turismo de Carrancas e o Secretário de Paraty trazem ações de manutenção aplicadas nas estradas que cruzam os referidos municípios. Já nas próximas citações, o Secretário de Ouro Preto, Felipe Guerra, relata o não auxílio do Estado diante da demanda, o que torna uma ação impossível ao município, em sua visão. A Poliana e o Claudio também compartilham da mesma opinião, da falta de ações para o percurso, como é possível verificar nas falas a seguir.

Como eu disse, durante este tempo todo não tivemos nenhum auxílio do Estado ou conversa para a manutenção do Caminho da Estrada Real. Então deixar isso a cargo dos municípios é uma ação conjunta integrada de conversa é praticamente uma ação impossível. Isso não se inviabiliza nesse sentido. Ações de manutenção, desde que estou na Prefeitura eu não me lembro de nenhuma melhoria para o percurso (FELIPE GUERRA).

Por parte dos municípios nenhuma ação para a manutenção e por parte do governo sente uma inércia no quesito articulação (POLIANA REZENDE).

Nenhuma ação pública, tanto do município como do Estado. Fizeram algumas vistorias apenas e umas poucas substituições de marcos (CLAUDIO LEÃO).

Diante dos dados das ações para a manutenção do percurso, a questão para os fatores críticos aparecem complementando a anterior. Onde os representantes trazem as particularidades de cada região ou generalizam a situação atual da Estrada Real.

Não há nenhum fator crítico para se manter as estradas que seja no limite do município. Apenas um maior fluxo de carretas de grande porte, degradando mais as estradas (MARCOS ALEXANDRE).

No caso de Carrancas, a balsa interditada, sinalização deficiente e falta de apoio logístico de informações sobre a Estrada Real (POLIANA REZENDE).

Pavimentação de alguns trechos, marcos caídos, caminhos que se tornaram obsoletos, caminhos novos que foram abertos, pouca infraestrutura, pouca informação e envolvimento com comunidades locais (CLAUDIO LEÃO).

Creio que os fatores mais críticos se devem ao período chuvoso na região que se estende entre outubro e março, por isso, alguns trechos exigem atenção, sobretudo nos últimos dois quilômetros, devendo-se levar em conta que é uma estrada estreita de pista única, com pontos por onde só passam um automóvel por vez. Suas curvas acentuadas e sem visibilidade da pista

contrária não favorecem ultrapassagens na maior parte do trajeto (JOSE CLAUDIO).

Assim, as falas dos entrevistados trazem informações quanto a fatores críticos, pela estrutura em determinados trechos, necessitando de atenção, como em dias chuvosos no caso de Paraty. Em Carrancas, os dados são devidos aos desgastes de algumas estradas, sinalização deficiente e a balsa interditada que gera grande transtorno para realizar a travessia dos municípios inseridos. Claudio, como um dos responsáveis pela demarcação do circuito, traz a situação dos marcos caídos, pavimentação de alguns trechos e caminhos desativados em razão da abertura de novos, além da pouca infraestrutura e envolvimento das comunidades locais. O próximo dado obtido compactua com o fato do não progresso eficaz da ER:

É não conseguir transformar o Caminho da Estrada Real em um produto turístico vendável. Isto, inclusive pra mim, é um ponto crítico muito maior do que, por exemplo, simplesmente a manutenção, sinalização ou da infraestrutura criada. Se você não consegue entender um produto turístico, não colocando nas prateleiras das operadoras e agências de viagens, não criar roteiros em cima da Estrada Real. Não trabalhar de forma conjunta esse grande potencial turístico que existe. É sem dúvida nenhuma o pior fator. Não utilizar nenhum plano de turismo, de marketing, não transformar a ER em produto turístico (FELIPE GUERRA).

O entrevistado, Felipe Guerra, nesta sua fala anterior traz um fator importante discutido no capítulo dois, pelo Programa da Estrada Real ser um produto turístico precário de ações e infraestrutura no percurso. Sendo que, conforme Marques (2002 *apud* GUERRA; OLIVEIRA; SANTOS, 2003), o produto turístico é a soma dos atrativos turísticos com os serviços e equipamentos turísticos, mais a infraestrutura de apoio ao turismo, havendo deficiência nesses dois últimos aspectos no Programa da Estrada Real. Consequentemente a estes fatos, é necessário buscar mais propostas para o que deve ser melhorado no Programa da Estrada Real. Com isso, os entrevistados contribuem com propostas para este fato:

Em relação à Estrada Real, devem ser melhorados os marcos, pois muitos deles foram danificados, ou retirados. Com isso, a sinalização está falha, elas existem ao longo do percurso, mas estão “camufladas” (MARCOS ALEXANDRE).

Liberação da balsa, manutenção da sinalização e criação de núcleos de trabalho com informações precisas da Estrada Real (POLIANA REZENDE).

Quanto à situação do município de Carrancas, Marcos e Poliana retomam as propostas de melhoria para a estrutura dos marcos e sinalização, além da reativação da Balsa. Na próxima citação, José Claudio salienta as questões de vistorias na estrada, buscando melhorar o controle de acesso, com câmeras, pedágios, limitadores de altura,

desenvolvendo também pinturas de faixas e placas sinalizadoras, entre outras ações. Pois é um percurso da ER que há certo perigo devido a grande descida/subida contendo muitas curvas.

O ato de vistorias no local com as equipes do DER e PNSB (ICMBio), uma vez que a Estrada Parque no trecho de competência Federal está dentro do Parque. A Prefeitura Municipal de Paraty no intuito de buscar tais melhorias, já solicitou aos órgãos acima mencionados o estudo e a implementação de estruturas de controle de acesso com a implantação de uma taxa de pedágio e ou taxa Ambiental para controle de acesso da estrada, bem como já solicitou aos supracitados órgãos, estruturas de controle, tais como: implantação dos limitadores de altura para controle da estrada; colocação de câmeras de filmagem no percurso da estrada para controle e fiscalização, inclusive interligada a Secretária de Segurança Pública do RJ; sinalização em geral da estrada com pinturas de faixas, colocação de placas sinalizadoras de trânsito, sinal de siga e pare etc. Todas essas medidas acima mencionadas são muito importantes para a Estrada Parque (JOSE CLAUDIO).

Finalizando a análise das propostas de melhorias, o secretário Felipe Guerra, leva em consideração, principalmente, a falta de apoio do Estado para um projeto articulado entre os municípios envolvidos na rota. Para que, posteriormente, haja um plano de marketing mais efetivo, novas criações de roteiros alternativos e ações técnicas para alavancar este produto turístico.

Principalmente o que deve ser melhorado são as conversas com as cidades que fazem parte da Estrada Real, puxado pelo Governo de Estado. Isso nunca aconteceu pelo Instituto ER, desde 2015 e nem me lembro de outras conversas com os antigos Secretários, de um projeto articulado real pelo IER e nem pelo Governo de Estado. Então, primeiro tem que ser melhorado a comunicação, organização e governança dessa Estrada, aí depois feito um plano de marketing, criação de roteiros alternativos entre as cidades. Falta uma grande conversa, uma grande reunião para que todos estejam cientes para que se comece uma ação, iniciada através do diálogo, de uma criação de grupos técnicos, mapeamento de governança. Então isso é o ponto inicial para qualquer melhoria que possa ter (FELIPE GUERRA).

Após entender um pouco mais da relação do Programa com as comunidades, traz-se a questão da valorização da atividade do Cicloturismo, que pode fomentar a demanda por conta da geração de trânsito nas cidades, do sedentarismo e da poluição, aumentando a busca por uma qualidade de vida e a relação do homem com as áreas naturais. Também atuando como um vetor de diversificação das economias locais, gerando emprego, divulgando as cidades, valorizando a herança cultural e a conservação do patrimônio, entre outros incentivos (CARVALHO; RAMOS; SYDOW, 2013). Seguem as opiniões dos representantes em cima da temática:

Sim, a cidade (Qual cidade?) tem uma estrutura formalizada conseguindo comportar a quantidade de leitos que possui. Mas ao ponto de chegar um grupo grande de turistas “desavisados” em algum feriado, acaba complicando a situação deles. O ciclismo é um esporte que está sendo valorizado e usando

a beleza da cidade, claro que em modos sustentáveis (MARCOS ALEXANDRE).

Sim. Hoje se tem criado rotas, encontros e incentivado a prática principalmente por populares locais (POLIANA REZENDE).

Hoje a Estrada Real é muito percorrida, por cicloturistas, modalidade cresceu muito nos últimos anos. Se gasta menos tempo no percurso e de bike, se dribla melhor as deficiências de sinalização e infraestrutura do percurso (CLAUDIO LEÃO).

Em Paraty há muitas opções de pedaladas, tanto longas e duras travessias de *mountain bike* ou *speed*, quanto um curto passeio até uma paradisíaca praia. A travessia mais clássica é a Estrada Real que liga Paraty (RJ) a Cunha (SP), onde o passeio pode ser dividido em duas partes: a subida de 6 km até a Pedra Macela, local de onde se avista o mar e Paraty, e a descida até Paraty. O roteiro de aproximadamente 30 km (sem a Pedra Marcela – 15 km) apresenta quase 20 km de descida. São 6 km de subida até a divisa dos Estados de Rio e São Paulo. No meio do caminho, uma deliciosa cachoeira para refrescar. A partir da divisa, o asfalto acaba e a descida se inicia. São quase 15 km de descida pela terra, passando dentro de uma reserva de pura Mata Atlântica. Em seguida, a estrada de blocos vira asfalto, dando mais emoção ao passeio, com trechos de alta velocidade. O passeio termina no centro histórico de Paraty após 45 km, incluindo a subida à Pedra Macela. Quem quiser optar em sair pedalando desde a cidade, enfrentará um longo trecho pelo asfalto com muitas subidas íngremes (JOSE CLAUDIO).

Em Ouro Preto, vem mudando a forma de entender o Cicloturismo. Primeiro, nestes últimos três anos já tiveram vários eventos ligados à bicicleta, provas internacionais, nacionais. Grandes volumes de provas. Eventos e etc. Isso é importante porque movimenta totalmente a economia da cidade. Estes eventos esportivos raramente aconteciam na cidade e começamos a diversificar a atividade turística, graças a esses eventos. E isso também estimula os Ouro-pretanos a andar de bicicleta, o que hoje em dia é comum ver grupos andando nas ruas de Ouro Preto, mesmo com todos os problemas que nós temos com a mobilidade urbana do município (FELIPE GUERRA).

Decorrente destes dados obtidos, corroboram com alguns efeitos positivos do cicloturismo na comunidade de acordo com o Manual Circuitos de Cicloturismo (2010). Portanto, é necessário fazer uma análise final sobre as propostas para um melhor desenvolvimento do percurso por ambas as entidades inseridas no projeto, sendo importante a aplicação de diversas ações por parte da Secretaria de Estado do Turismo e do Poder Executivo no sentido de corrigir o rumo da atual política de implantação do Programa Estrada Real. Para proteger este rico patrimônio brasileiro que poderá ficar com sua imagem mais desgastada, do ponto de vista do turismo, antes mesmo de ser devidamente formatado como um produto turístico, pronto para receber os milhares de turistas que o seu potencial será capaz de atrair, se for devidamente trabalhado e explorado de forma sustentável, com as instituições e comunidades inseridas no circuito.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As informações do referencial teórico foram contextualizadas com as pesquisas devido à participação dos ciclistas e os representantes do setor, com análises sobre a atividade do turismo e as determinadas ações do Estado, onde se faz pouco participante para o entendimento do atual aproveitamento turístico das Estradas Reais. O Programa gerou consenso quanto a sua importância pelo grande potencial turístico das localidades envolvidas.

Quanto às dificuldades obtidas para o processo da pesquisa, destacam-se a perda de alguns dados obtidos por meio de entrevistas com ciclistas encontrados na cicloviagem, além também do desgaste físico para realizar o campo. Vale destacar, que houve facilidades para conseguir as entrevistas com todos os grupos investigados, onde todos colaboraram com boa vontade para responder as questões apresentadas e levaria ao cumprimento do objetivo deste trabalho, que foi apreender a opinião dos representantes públicos e privados a respeito do Caminho Velho – Estrada Real, relacionando com a atividade turística, e apresentar as experiências dos cicloturistas que realizam tal percurso, propondo uma reflexão sobre a atual situação o circuito.

Com isto, acredita-se que estudo proposto contribui para futuras pesquisas que possam abordar as temáticas, pois analisando os resultados deste trabalho monográfico, não é preciso ser um especialista para relatar a situação precária do percurso. Se for levada a maneira como está sendo trabalhada, atualmente, a formatação desse produto e sua maciça divulgação realizada, sem os cuidados e o planejamento devido, e sem o comprometimento com a sua sustentabilidade e sua exploração para o futuro, corre-se o risco de atrair turistas, seduzidos pela promessa de um gigantesco e supostamente bem estruturado projeto turístico, que ficarão frustrados com as diversas deficiências que se apresentam no circuito. Portanto, falta uma visão empreendedora a este atrativo.

Entretanto, para que tal situação se torne positiva, é necessário propor um planejamento efetivo, com vontade política e um engajamento forte de todos os atores, de modo que sejam unidas diversas energias para a execução dos amplos e trabalhosos objetivos almejados. Que as campanhas de comercialização sejam trabalhadas a partir de elementos consistentes, não somente a partir de uma marca, como é o caso do IER, destaca Martoni e Varajão (2009). Com isso, as possibilidades de se comprometer negativamente a imagem de um atrativo com imenso potencial, um dos mais importantes de Minas Gerais, como é a Estrada Real, são evidentes, por falta de uma correta política de exploração turística e por falta de um bom planejamento público.

A pesquisa revela um resultado importante, quanto à unanimidade entre os entrevistados sobre a expectativa do desenvolvimento do Programa Estrada Real pelo IER, se tornando falho em diversos aspectos, faltando manutenção na infraestrutura, integração e articulações de parceiras para uma conjuntura promissora, se tornando um instrumento no processo de crescimento econômico e amplo para todos que estejam inseridos no percurso, e principalmente, a possibilidade de distribuição de renda para as comunidades envolvidas no processo, evitando a concentração de capital apenas nos setores privados.

São grandes os obstáculos e desafios, mas vale destacar que é necessário, mesmo sendo uma tarefa muito difícil, reunir de forma cooperativa e harmônica/consciente, os representantes dos 177 municípios dos três estados que fazem parte do circuito. Pois, somente com a mobilização de todos esses atores será possível implantar e planejar um desenvolvimento turístico efetivo ao Programa da Estrada Real. Articulado um modelo de gestão atraindo conselhos, associações de circuitos, agências privadas, os serviços e equipamentos do *trade* turístico, além de inserir as comunidades locais nesta democracia participativa. Dessa forma, é preciso aprimorar as ações entre os interessados para o desenvolvimento turístico de cada região, sendo possível criar uma rede de relacionamentos que reúna as representações dos governos estaduais e municipais, entidades comunitárias, de trabalhadores e microempreendedores.

A análise anterior corrobora com a proposta citada pelo Secretário de Turismo de Ouro Preto, Felipe Guerra, que aponta que “principalmente o que deve ser melhorado são as conversas com as cidades que fazem parte da Estrada Real, puxado pelo Governo de Estado”. Algo que nunca aconteceu pelo IER para um projeto articulado com os demais, melhorando a comunicação e a organização deste produto turístico. Para que, posteriormente, haja um plano de marketing, criação de outros roteiros alternativos e mapeamento técnico de uma governança ao projeto.

Por fim, há soluções para haver um reaproveitamento do Programa, basta haver comprometimento participativo de todas as entidades que se importam com o legado e potencial da Estrada Real. Atribuindo valores a atividade do Cicloturismo como alternativa promissora ao desenvolvimento desta rota turística, que traz diversas vertentes e movimentam as economias locais. Além de todos os benefícios de uso sustentáveis atribuídos a prática no decorrer da pesquisa. Com isso, possibilitando uma pesquisa futura do autor em outro trecho da Estrada Real, o Caminho dos Diamantes. Na busca de novos relatos da atividade e a situação que se encontra este percurso.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANGROSINO, Michael. **Etnografia e observação participante: coleção pesquisa qualitativa**. Bookman Editora, 2009.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **PROJETO 54:003.10-002/1: cicloturismo parte 1: requisitos para produto**. Rio de Janeiro, 2007.

BLOG ENTRE TRILHAS. **Bicicleta Híbrida ou de Turismo**. Ouro Preto, 2019. Disponível em: <https://blog.entretilhas.com.br/escolhendo-minha-bike-qual-tipo-comprar/>. Acesso em: 18/08/2019.

BLOG ENTRE TRILHAS. **Bicicleta de montanha com suspensão dianteira e traseira**. Ouro Preto, 2019. Disponível em: <https://blog.entretilhas.com.br/escolhendo-minha-bike-qual-tipo-comprar/>. Acesso em: 18/08/2019

BLOG ENTRE TRILHAS. **Treinamento intervalado para o ciclismo: O que é e para que serve?** Ouro Preto, 2019. Disponível em: https://blog.entretilhas.com.br/treinamento-intervalado-para-ciclismo-o-que-e-e-para-que-serve/?utm_campaign=newsletter_73&utm_medium=email&utm_source=RD+Station. Acesso em: 21/10/2019.

BLOG ENTRE TRILHAS. **O que é Bike Fit e porque você deve fazer?** Ouro Preto, 2019. Disponível em: https://blog.entretilhas.com.br/o-que-e-bike-fit-e-por-que-voce-deve-fazer/?utm_campaign=newsletter_77-a&utm_medium=email&utm_source=RD+Station. Acesso em: 21/10/2019.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**, Brasília, DF, 23 set. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm> Acesso em 13 de Agosto de 2019 às 00:38.

BRASIL, Ministério do Turismo. **Segmentação do Turismo: Marcos Conceituais**. Brasília: Ministério do Turismo, 2006.

Brasil. Ministério do Turismo. **Ecoturismo: orientações básicas**. / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. 2. ed. – Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

Brasil. Ministério do Turismo. **Turismo de Aventura: orientações básicas**. / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. – Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

Brasil. Ministério do Turismo. **Turismo rural: orientações básicas**. / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. – 2.ed – Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

Brasil. Ministério do Turismo. **Turismo Cultural: orientações básicas**. / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação,

Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação-Geral de Segmentação. – 3. ed.- Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

CARVALHO, T.J.L.; RAMOS, J.L.; SYDOW, E. **O cicloturismo como fator de desenvolvimento da atividade turística nas cidades de Araguaína e Nova Olinda (TO)**. Anais do IX Congresso Nacional de Ecoturismo e do V Encontro Interdisciplinar de Turismo em Unidades de Conservação. Revista Brasileira de Ecoturismo, São Paulo, v.6, n.4, nov-2013, pp.63-82.

CAVALLARI, Guilherme. **Manual de Mountain Bike & Cicloturismo**. Kalapalo Editora, 2012. 178 (*apud* CARVALHO, T.J.L.; RAMOS, J.L.; SYDOW, 2013)

CIRCUITOS DE CICLOTURISMO. **Manual de Incentivo e Orientação para Municípios Brasileiros**. Santa Catarina, 2010.

COCHINSKI, V; BAPTISTA, L; GOVEIA, E. F. **Cicloturismo Enquanto Produto Turístico**: Estudo de Caso sobre o Evento Cicloturismo Irati. In: CONGRESSO DE TURISMO DOS CAMPOS GERAIS, 3. Ponta Grossa, 2014. Anais. Ponta Grossa: Universidade Estadual de Ponta Grossa, 1. CD-ROM

DALFOVO, Michael Samir; LANA, Rogério Adilson; SILVEIRA, Amélia. Métodos quantitativos e qualitativos: um resgate teórico. **Revista interdisciplinar científica aplicada**, v. 2, n. 3, p. 1-13, 2008.

DW BRASIL. **Máquina de andar, a precursora da bicicleta**. 2017. Disponível em: <https://www.dw.com/pt-br/a-bicicleta-completa-200-anos/g-39211186>. Acesso em: 27/03/2019.

GUERRA, Adriano; OLIVEIRA, Eduardo Henrique; SANTOS, Marcelo. Estrada real– análise crítica das políticas de exploração turística da estrada real adotadas pelo governo do estado de Minas Gerais no período de 1999 a 2003. **Monografia do curso de especialização em Turismo e Desenvolvimento Sustentável, Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais**, 2003.

INSTITUTO ESTRADA REAL. **Terroirs**. Belo Horizonte, 2015. Disponível em: <http://www.institutoestradareal.com.br/terroirs>. Acessado em 10 de dezembro de 2018.

INSTITUTO ESTRADA REAL. **Mapa Completo dos Caminhos da Estrada Real**. Belo Horizonte, 2015. Disponível em: <http://www.institutoestradareal.com.br/>. Acesso em: 26/09/2019

INSTITUTO ESTRADA REAL. **Mapa detalhado de um trecho**. Belo Horizonte, 2015. Disponível em: <http://www.institutoestradareal.com.br/roteiros/velho/34>. Acesso em: 02/05/2019.

INSTITUTO ESTRADA REAL. **Mapa de Altimetria**. Belo Horizonte, 2015. Disponível em: <http://www.institutoestradareal.com.br/roteiros/velho/34>. Acesso em: 02/05/2019.

INSTITUTO ESTRADA REAL. **Planilha de direções e detalhes do trecho**. Belo Horizonte, 2015. Disponível em: <http://www.institutoestradaREAL.com.br/roteiros/velho/35>. Acesso em: 03/05/2019.

GIMENES, Maria Henriqueta Sperandio Garcia. Patrimônio Gastronômico, Patrimônio Turístico: uma reflexão introdutória sobre a valorização das comidas tradicionais pelo IPHAN e a atividade turística no Brasil. **SEMINÁRIO DE PESQUISA EM TURISMO NO MERCOSUL**, v. 4, p. 1-15, 2006.

MARQUES, Daniel Anilton Duarte. Monografia apresentada à Fundação João Pinheiro. 2002. (*apud* GUERRA; OLIVEIRA; SANTOS, 2003)

MARTONI, R; M; VARAJÃO, G; F; D; C. **Caminhos Opostos** – Turismo nas Estradas Reais de Minas Gerais. Rio de Janeiro : Livre Expressão, 2009. 110 p.

OLIVEIRA, Eugênia e REZENDE, Magda F. **Estrada Real** - Um Caminho Encantado. Belo Horizonte, 2008.

ROLDAN, Thierry Roland. **Cicloturismo: planejamento e treinamento**. Campinas: Faculdade de Educação Física – UNICAMP, 2000.

SANTOS, C; A; de J; CAMPOS, A; C; ALVES, L; A. Cicloturismo: Mobilidade urbana e valorização do patrimônio. **Revista de Direito da Cidade**. Rio de Janeiro, v. 8, n. 4, 2016.

SILVA, Leticia dos Santos. **Bicicleta: cicloturismo x ciclomobilidade. Um estudo de caso de Jurujuba, Niterói – RJ**, 2017.

TURISVER. **Turismo vale 10,4% do PIB mundial, segundo a WTTC**. 2018. Disponível em: <https://www.turisver.com/turismo-vale-104-do-pib-mundial-segundo-a-wttc/>. Acessado em: 6 de dezembro de 2018.

VINUTO, Juliana. A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. **Temáticas**, n. 44, 2014.

APÊNDICES

APÊNDICE A – Roteiro Semiestruturado - Experiência Estrada Real (Caminho Velho)
– Antes da Viagem

APÊNDICE B – Roteiro Semiestruturado - Experiência Durante - Estrada Real
(Caminho Velho)

APÊNDICE C – Roteiro Semiestruturado - Estrada Real (Caminho Velho) - Órgão
Público/ Turismo

APÊNDICE A



ROTEIRO SEMIESTRUTURADO

EXPERIÊNCIA ESTRADA REAL (CAMINHO VELHO) – ANTES DA VIAGEM

- 1- Nome:
- 2- Idade:
- 3- Qual local de origem (Cidade/Estado):
- 4- É atleta ou não:
- 5- Quando realizou o percurso? – Fez em quantos dias?
- 6- Qual tipo de acomodação utilizou durante a viagem? E houve apoio ou fez por conta própria:
- 7- Quais foram às motivações em fazer a ER? (*complementar: Como ficou sabendo)
- 8- Como se planejou? (*detalhes quanto ao preparo físico, alimentação, montagem do roteiro, treinamentos).
- 9- Quais itens são indispensáveis para realizar essa ciclo-viagem: (*dicas e recomendações)
- 10- Já realizou outras viagens desse caráter? Se sim, como foi:
- 11- Relate como foi fazer o Percurso ER – Caminho Velho:
- 12- Quais foram às dificuldades:
- 13- Quais foram às facilidades:
- 14- Você acredita que os municípios do circuito investem no cicloturismo? Fale sobre isso: (*você acredita que a modalidade é uma ferramenta importante para o desenvolvimento das comunidades, econômico e turístico, meio ambiente)
- 15- Quais municípios, em sua opinião, investem no cicloturismo e veem isto como uma atividade importante:
- 16- Como você avalia o trecho Caminho Velho devido a infraestrutura: (*Os serviços eram adequados nas cidades onde parou? Não: Onde e o que faltou)
- 17- O que poderia melhorar nesse percurso?
- 18- Recomenda que as pessoas o façam? Sim/Não – Por que:
- 19- O que significa(ou) essa Ciclo-viagem para você? (*safistação própria p/ chegar no destino final, momentos de adrenalina e tensões, desafio individual/superação)
- 20- Consegue me indicar alguma pessoa que tenha feito o percurso ER – Caminho Velho para participar dessa pesquisa:

APÊNDICE B



ROTEIRO SEMIESTRUTURADO

EXPERIÊNCIA DURANTE - ESTRADA REAL (CAMINHO VELHO)

- 1- Nome:
- 2- Idade:
- 3- Qual local de origem (Cidade/Estado):
- 4- É atleta ou não:
- 5- Cronograma de quantos dias para realizar o percurso?
- 6- Qual tipo de acomodação está usando durante a viagem? Com apoio ou por conta própria:
- 7- Quais foram às motivações em fazer a ER? (*complementar: Como ficou sabendo)
- 8- Como se planejou? (*detalhes quanto ao preparo físico, alimentação, montagem do roteiro, treinamentos).
- 9- Quais itens são indispensáveis para realizar essa ciclo-viagem: (*dicas e recomendações)
- 10- Já realizou outras viagens desse caráter? Se sim, como foi:
- 11- Relate como foi fazer o Percurso ER – Caminho Velho até o momento:
- 12- Alguma dificuldade:
- 13- Alguma facilidade:
- 14- Pelo o que já viu você acredita que os municípios do circuito investem no cicloturismo? Fale sobre isso: (*você acredita que a modalidade é uma ferramenta importante para o desenvolvimento das comunidades, econômico e turístico, meio ambiente)
- 15- Quais municípios, em sua opinião, investem no cicloturismo e veem isto como uma atividade importante:
- 16- Como você avalia o trecho Caminho Velho devido à infraestrutura: (*Os serviços eram adequados nas cidades onde parou? Não: Onde e o que faltou)
- 17- O que poderia melhorar nesse percurso?
- 18- Recomenda que as pessoas o façam? Sim/Não – Por que:
- 19- O que significa essa Ciclo-viagem para você? (*safistação própria p/ chegar no destino final, momentos de adrenalina e tensões, desafio individual/superação)

APÊNDICE C

**ROTEIRO SEMIESTRUTURADO****ESTRADA REAL (CAMINHO VELHO) - ÓRGÃO PÚBLICO/ TURISMO**

- 1- Nome:
- 2- Idade:
- 3- Cargo:
- 4- Há quanto tempo está no cargo?
- 5- Formação:
- 6- Em sua opinião, como está o percurso da Estrada Real?
- 7- Que ações são feitas para a manutenção do percurso?
- 8- Quais são os fatores críticos?
- 9- O que deve ser melhorado?
- 10- Qual a importância da Estrada Real para o Turismo?
- 11- No município valoriza-se o cicloturismo? Sim – Não. Por quê?
- 12- Existem ações para tal atividade no futuro

ANEXOS

ANEXO 1 – Lei n.º 13.173/99 – Dispõe sobre o Programa de Incentivo ao Desenvolvimento do Potencial Turístico da Estrada Real.

ANEXO 2 – Decreto n.º 41.205/00 - Regulamenta a Lei n.º 13.173/99.

ANEXO 3 – Municípios do Estado de Minas Gerais Integrantes do Circuito da Estrada Real.

ANEXO 4 – Municípios do Estado de São Paulo Integrantes do Circuito da Estrada Real.

ANEXO 5 – Municípios do Estado do Rio de Janeiro Integrantes do Circuito da Estrada Real.

LEI N.º 13.173/99, de 20/01/1999

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

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

Art. 1º - O Programa de Incentivo ao Desenvolvimento do Potencial Turístico da Estrada Real, a ser criado pelo Poder Executivo, obedecerá ao disposto nesta Lei.

Parágrafo único - Para os efeitos desta Lei, consideram-se Estrada Real os caminhos e suas variantes construídos nos séculos XVII, XVIII e XIX, no território do Estado.

Art. 2º - São objetivos do Programa:

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

II - incentivar o investimento privado no território do Estado;

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 4º - Compete ao órgão gestor providenciar, no âmbito de sua competência:

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

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

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

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

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

VI - outras ações relacionadas com o desenvolvimento do Programa.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Itamar Franco - Governador do Estado

DECRETO N.º 41.205/00, de 08/08/2000

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

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

DECRETA :

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

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

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

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

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

II - incentivar o investimento privado no território do Estado;

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

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

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

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

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

Art. 6º - Compõem o Conselho

Consultivo: I - o Secretário de Estado do Turismo;

II - o Presidente da TURMINAS;

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

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

V - 1 (um) representante da Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais; VI - 1 (um) representante do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais;

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

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

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

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

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

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

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

Art. 7º - O Conselho Consultivo será presidido pelo Secretário de Estado do Turismo e terá como Secretário Executivo o Presidente da TURMINAS.

§ 1º - O Presidente do Conselho Consultivo será substituído, em suas ausências e impedimentos, pelo Secretário Executivo.

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

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

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

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

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

Art. 10 - Compete ao Conselho Consultivo:

I - sugerir planos de ação visando alcançar os objetivos do Programa Estrada Real;

II - colaborar com a Secretaria de Estado do Turismo e a TURMINAS na elaboração da

proposta orçamentária anual do Programa Estrada Real;

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

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

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

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

VII - elaborar seu regimento interno.

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

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

Art. 13 - O Presidente da TURMINAS fará publicar o regimento interno do Conselho Consultivo no prazo de 15 (quinze) dias, contados da reunião de sua instalação.

Parágrafo único - O regimento interno estabelecerá o quorum mínimo para as reuniões e deliberações do Conselho Consultivo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III - aos proprietários de áreas de interesse ecológico ou paisagístico adjacentes à Estrada

Real ou por ela cortadas, desde que as preservem ou revitalizem;

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

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

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

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

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

Palácio da Liberdade, em Belo Horizonte, aos 08 de agosto de 2000. Itamar Franco - Governador do Estado

MUNICÍPIOS DO ESTADO DE MINAS GERAIS INTEGRANTES DO CIRCUITO DA ESTRADA REAL

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

**MUNICÍPIOS DO ESTADO DE SÃO PAULO INTEGRANTES DO
CIRCUITO DA ESTRADA REAL**

- 1) Aparecida
- 2) Cachoeira Paulista
- 3) Cruzeiro
- 4) Cunha
- 5) Guaratinguetá
- 6) Lorena
- 7) Vila do Embaú

**MUNICÍPIOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO INTEGRANTES DO
CIRCUITO DA ESTRADA REAL**

- 1) Itaipava
- 2) Monte Serrat
- 3) Paraíba do Sul
- 4) Paraty
- 5) Petrópolis
- 6) Porto Estrela
- 7) Rio de Janeiro
- 8) Secretário