

A Estrada Real e a relação entre patrimônio cultural e a maior rota turística do Brasil

The Estrada Real (Royal Road) and the relation between historical heritage and the biggest tourist route in Brazil

Gabriela Scheffel

Graduada em História

Universidade do Vale do Rio dos Sinos (Unisinos)

gabrielascheffel@hotmail.com

Recebido em: 20/09/2021

Aprovado em: 07/01/2022

Resumo: O presente artigo tem como objetivo geral analisar a relação entre turismo e o patrimônio cultural das cidades pertencentes à Estrada Real. Nesse sentido, avaliamos o contexto histórico da Estrada Real, desde sua criação até a atualidade, sendo feita uma observação das ações de preservação patrimonial, com vistas à sua valorização como produto turístico e cultural.

Palavras-chave: Patrimônio cultural; turismo; Estrada Real.

Abstract: The present article has the general objective of analyzing the relationship between tourism and the cultural heritage of the cities belonging to the Estrada Real (Royal Road). In this sense, we evaluate the historical context of the Estrada Real, since its creation, until the present time, being made an observation of the actions of heritage preservation, with a view to its valorization as a tourist and cultural product.

Keywords: Cultural heritage; tourism; Estrada Real.

Introdução

A história da Estrada Real inicia em meados do século XVII, quando a Coroa Portuguesa oficializou os caminhos para o transporte de ouro e diamantes de Minas Gerais para o porto do Rio de Janeiro. Hoje, a Estrada Real tornou-se um eixo histórico-cultural, que abrange cidades, monumentos e caminhos que atraem milhares de visitantes, incentivando o turismo cultural, religioso, histórico e gastronômico, visando também o ecoturismo e o turismo de aventura em seu entorno. A Estrada Real é um dos maiores projetos turísticos em desenvolvimento no Brasil, abrangendo 177 municípios, passando por Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, distribuídos em quatro caminhos oficiais: o Caminho Velho, Caminho Novo, o Caminho dos Diamantes e o Caminho de Sabarabuçu.

Observando pelo viés patrimonial, a Estrada Real engloba muito do patrimônio brasileiro, como por exemplo, a cidade de Ouro Preto, declarada Monumento Nacional em 1933, tombada pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) em 1938, e declarada pela UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura) como patrimônio mundial em 1980, sendo o primeiro bem cultural brasileiro inscrito na Lista do Patrimônio Mundial. Visando, portanto, uma análise da Estrada Real como produto turístico, apresentamos a perspectiva histórica da descoberta de ouro em Minas Gerais, e de que forma os antigos caminhos do ouro transformaram-se na maior rota turística do país.

O embasamento teórico-metodológico desta pesquisa está direcionado ao objetivo de estabelecer uma relação entre a Estrada Real e o patrimônio cultural. Para esse fim, serão utilizados autores de referência da História Cultural, como Roger Chartier e Peter Burke. A História Cultural trata da representação de uma determinada cultura em um dado período e lugar, e através de múltiplos campos, e permite analisar o objeto de estudo com enfoques diferentes, na medida em que entendemos a Estrada Real como um produto cultural. Para a fundamentação das discussões sobre Patrimônio e Memória, serão utilizados autores como Pierre Nora e Françoise Choay. Ao estudar a materialidade de uma cidade (monumentos, espaços de circulação, construções, entre outros), o

historiador busca analisar o modo de vida da sociedade que ali habita. Conforme Carlos Lemos (1981, p. 29), “devemos, então, de qualquer maneira garantir a compreensão de nossa memória social preservando o que for significativo dentro de nosso vasto repertório de elementos componentes de patrimônio cultural”.

Assim sendo, o artigo está dividido em dois momentos principais: no primeiro, descrevemos a formação da Estrada Real, desde o século XVII até os dias de hoje; e no segundo, conceituamos e identificamos a patrimonialização das cidades pertencentes à Estrada Real, explorando seu potencial turístico. Sendo assim, este artigo visa, sobretudo, identificar e analisar as representações sobre a Estrada Real e sua constituição enquanto lugar de memória e de patrimônio.

Os caminhos do ouro

Para reconstituir historicamente o período em que se deu a descoberta do ouro em Minas Gerais é necessário retomar alguns aspectos da história de Portugal e, por extensão, da América portuguesa. Cabe lembrar que, apesar de os portugueses chegaram oficialmente no Brasil em 1500, o povoamento da América portuguesa aconteceu somente no reinado de Dom João III, quando, em 1529, Martim Afonso de Souza partiu para explorar o litoral entre Pernambuco e o rio Amazonas. No final do século XVII, a economia portuguesa dependia basicamente dos produtos vindos das colônias, e como a Europa passou a comprar açúcar holandês, a Coroa portuguesa entrou em crise. De forma a reverter o colapso econômico, Portugal resolveu estimular as expedições autônomas que procuravam por metais preciosos no Brasil, e oferecer recompensas aos bandeirantes que, porventura, descobrissem alguma riqueza. Estimulados pelas Cartas Régias que prometiam prêmios, os bandeirantes organizaram expedições para ir em busca das riquezas, utilizando os antigos caminhos indígenas para adentrar no território ainda desconhecido pelos portugueses.

Notícias e relatos dão conta de que a partir do início do século XVII, para alcançar o interior ou os chamados sertões, foram seguidos inúmeros caminhos ou veredas abertas pelos índios, que em grande parte não passavam de picadas. Desta forma, fazendo quando possível, proveito de antigas trilhas indígenas, os caminhos foram

sendo construídos mostrando estreita relação com a localização dos fabulosos depósitos de ouro e de diamantes, guardados nos sertões do Brasil, a leste ou a oeste da Linha de Tordesilhas (CALAES e FERREIRA, 2009, p. 8).

De qualquer forma, a descoberta de ouro no Brasil acontece somente no século XVII, e apesar de todos os estudos da temática do descobrimento do ouro na América portuguesa, ainda não é possível dizer quem, ao certo, descobriu os minérios preciosos no Brasil. Boxer (1973) cita que, analisando os diversos relatos da descoberta do ouro, se entendia que quase simultaneamente, o ouro foi encontrado em diversas regiões das Gerais, por diferentes pessoas, entre os anos de 1693 e 1695.

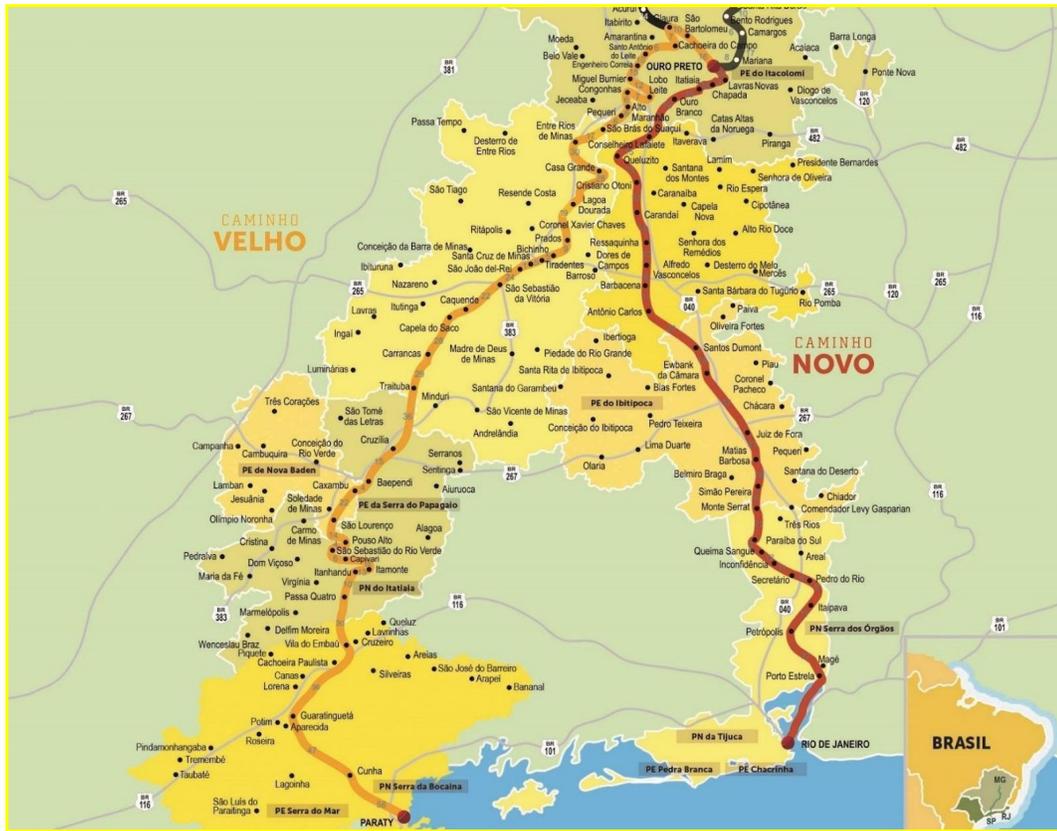
É interessante perceber o que viria depois do descobrimento do ouro. Se o Estado Português cobiçava o ouro mineiro, isso também acontecia no próprio Brasil. Muitos administradores locais acabaram trabalhando em negócios ilícitos, principalmente no Distrito Diamantino, o que levou a Coroa portuguesa a criar mecanismos para evitar as pilhagens. A administração de Minas ficava dividida entre a devoção ao governo e a autonomia:

A importância da exploração aurífera no contexto do mercantilista da época fazia de Minas o centro das atenções metropolitanas, que durante um século não se desviaram daquela região central, perdida no coração da América e atravessada pela Serra do Espinhaço. Mais do que em qualquer ponto de seus domínios, o Estrado – sol no seu zênite – esteve presente em Minas, como acusa a correspondência meticulosa estabelecida entre os ministros portugueses, o próprio rei e os administradores locais (SOUZA, 1986, p. 96).

Com a descoberta do ouro, foram se formando as estradas que conduziam o ouro das minas até o porto, de onde seria enviado a Portugal. Para evitar o descaminho do ouro nos percursos, o governo da metrópole determinou que as riquezas passassem apenas por determinados caminhos, que, em seu conjunto, receberam o nome de Estrada Real. Destes caminhos do ouro, ficaram mais conhecidos o Caminho Velho e o Caminho Novo. O Caminho Velho, no início da descoberta do ouro, foi a principal rota por onde o ouro passava e os mantimentos chegavam na zona de mineração. Por ali, circulavam os exploradores, os forasteiros, os mercadores e os escravos. Além dos

produtos de subsistência, passavam os bois, cavalos e muare que vinham do Sul para servir de transporte nas Gerais.

Mapa 1: Mapa do Caminho Velho e do Caminho Novo



Fonte: Instituto Estrada Real. Disponível em:

<http://www.institutoestrada-real.com.br/estrada-real#mapa-estrada-real> Acessado em: 15/11/2

Até o final do século XVII, ir pelo Caminho Velho era sinônimo de perigo. A Coroa portuguesa, mesmo sabendo das dificuldades no percalço, estava atormentada com o desvio do ouro e a cobrança dos impostos, instalou registros no Caminho Velho. À medida que o tempo foi passando, o Caminho Velho se tornou inviável, seja pelos perigos ou pela demora da viagem. Era

necessário um caminho mais rápido e mais direto das minas para o Rio de Janeiro; e para isso, foi construído o Caminho Novo, o único caminho construído a partir de uma ordem real.

O Caminho Novo era habitado, contando com vendas, pousos e estalagens, que o tornava a principal via de passagem do ouro e do comércio exterior entre os portos da colônia. Na parte central da Capitania, em meio ao Espinhaço, e cercada das minas mais ricas de ouro, estava Vila Rica. Indo para o norte, encontrava-se a Vila do Tijuco, no meio do Distrito Diamantino. Dali em diante, era possível pegar a Estrada de Minas Novas do Araçuí, e chegar à Bahia. Dessa forma, os caminhos do ouro eram a base dos eixos políticos, sociais, econômicos culturais e de infraestrutura do Brasil no período:

Construída em fins do século XVII (Caminho Velho) e início do século XVIII (Caminho Novo), a Estrada Real estabeleceu a ligação entre o Rio de Janeiro e as províncias auríferas e diamantíferas de Minas Gerais, com destaque para os distritos de Vila Rica (atual Ouro Preto) e Vila do Príncipe/Arraial do Tijuco (atuais Serro/Diamantina). (CALAES e FERREIRA, 2009, p. 21).

Os diamantes em Minas Gerais foram descobertos no rio Jequitinhonha, nas localidades de Serro Fino e Tijuco, em meados de 1714. A descoberta, porém, não foi anunciada naquela época por dois motivos: porque a população não sabia o valor das pedras; e pelo fato de o governador da capitania Dom Lourenço de Almeida ter escondido os diamantes até 1729, fazendo uma grande reserva e só comunicando à Coroa quando viajantes começaram a espalhar a notícia. Posteriormente, os diamantes seriam explorados cuidadosamente, sendo utilizados diversos métodos para evitar o furto das pedras preciosas. O Caminho dos Diamantes, portanto, ligava as atuais cidades de Diamantina a Ouro Preto e era o único acesso para os diamantes. Ao contrário das outras regiões, a ocupação do arraial foi desencorajada, pois o controle da Coroa era o mais rígido da colônia, mas o Caminho dos Diamantes se manteve como um dos mais importantes do período.

Outro caminho que se tornou famoso foi o Caminho do Sabarabuçu, sendo que desde a colonização já havia histórias circulando sobre as riquezas de Sabarabuçu ou da Serra Resplandecente. Reza a lenda que havia um brilho no topo da Serra da Piedade, de que viajantes

Com a abertura destes quatro caminhos, estava criada, portanto, a Estrada Real, um conjunto de estradas e caminhos por onde passavam as riquezas das minas para o porto do Rio de Janeiro, e por onde também passavam viajantes e comerciantes. Era expressamente proibido, sob norma real, abrir ou passar por outros caminhos. Para o governo metropolitano, era importante manter o controle fiscal e controlar as rotas de comunicação entre as minas e o porto. Assim, de acordo com Santos (2001), havia Registros do ouro, que fiscalizavam o ouro e cobravam o quinto, Registros de entrada e Registros de tributos pelo trânsito de animais. O autor ainda cita que:

Evoluindo a partir dos primeiros caminhos autorizados pela Coroa, as estradas mantiveram o caráter de vias oficiais ainda por muitas décadas. Reforçaram o caráter legal, de caminho obrigatório para pessoas e mercadorias, agregando o adjetivo “real” ao nome – tornaram-se estradas reais. (SANTOS, 2001, p. 155).

Os primeiros a ocuparem a região das jazidas de ouro foram os bandeirantes. As bandeiras, aprovadas pelo rei, tinham sacerdotes em seus integrantes, mas a Igreja e o Estado, como instituições, só chegaram em Minas Gerais bem mais tarde. Os bandeirantes, enquanto entravam pelo território desconhecido, iam erguendo cruzeiros pelo caminho. Dessa forma, as primeiras vilas foram se formando espontaneamente, acompanhando a mineração. As povoações nasciam junto aos cursos d’água, perto de onde havia mais ouro, mas eram de caráter provisório, construídas como local de passagem. À medida que a mineração crescia, as vilas também cresceram; e os comerciantes aproveitaram-se disso, fixando-se nos cruzamentos de estradas, nos pontos de cobrança de impostos e nos pontos de paradas entre duas áreas de mineração.

Com um rápido crescimento populacional, nasceu a necessidade de abastecer as vilas com os mais diversos produtos, trocados por ouro. Chegavam de Portugal, através do Porto do Rio de Janeiro vinhos, tecidos e utensílios diversos, e principalmente, escravos. De outras regiões do Brasil, vinham feijão, milho, marmelada, gado, bestas, mulas, charque e demais produtos de subsistência. Com o incremento do comércio, milhares de estrangeiros começaram a ir para as Minas Gerais. Dentre os que estavam chegando à região, encontravam-se brancos, pretos, pardos, homens, mulheres, moços, velhos, ricos, pobres, padres, advogados, artesãos e militares. O ouro, entretanto,

não enriquecia as Minas Gerais, pois a maior parte dos metais preciosos iram para a metrópole e os produtos importados e escravos eram caríssimos.

À medida que mais jazidas eram descobertas, iam se formando os arraiais em torno delas. Os primeiros foram os de Ouro Preto, Caquende e Antônio Dias. Em seguida, formaram-se o Ribeirão do Carmo (atual Mariana), Inficionado e Ribeirão do Campo. Os arraiais iam se transformando em povoados, e com isso surgiam as capelas, igrejas, pelourinhos, ranchos, vendas, armazéns, e assim por diante. Os povoados, por sua vez, iam se transformando em vilas: em 1711 surge, além de Vila Rica, a Vila do Ribeirão de Nossa Senhora do Carmo, atual Mariana e a Vila Real de Nossa Senhora da Conceição de Sabará. Em 1713, surge a Vila de São João Del-Rei; em 1714, passa a existir a Vila Nova da Rainha, atual Caeté, a Vila do Príncipe, atual Serro, em 1715, surge a Vila do Infante de Nossa Senhora do Pitangui e no ano seguinte a Vila de São José Del-Rei, atual Tiradentes. E em 1720, cria-se a capitania das Minas Gerais. A sociedade em Minas Gerais é criada a partir de pessoas que se instalaram no local em busca do sonho de riquezas, uma sociedade hierarquizada, com uma opulência exteriorizada e que se torna rapidamente devota e comandada pela Igreja Católica. Sendo assim, como afirma Simone Costa (2017), a urbanização em Minas Gerais se deu pelo ouro, igreja, e comércio, ligados através das Estradas Reais.

A relação entre preservação histórica e turismo na Estrada Real

Andar pelas ruas das antigas cidades coloniais como Ouro Preto, Mariana e Tiradentes, por si só, é visitar um museu a céu aberto. Em cada esquina, há um prédio histórico, uma galeria de arte, uma igreja do século XVIII com riquezas do teto ao chão. Uma grande parte da renda de moradores e das próprias cidades em Minas Gerais advém do turismo cultural. Entretanto, para compreender a importância do turismo cultural, precisamos antes compreender o conceito de turismo e de cultura. Peter Burke (2010) nos mostra que a cultura, atualmente, pode ser usada para se referir a uma gama de ações da sociedade:

Hoje, contudo, seguindo o exemplo dos antropólogos, os historiadores e outros usam o termo “cultura” muito mais amplamente, para referir-se a quase tudo que pode ser aprendido em uma dada sociedade — como comer, beber, andar, falar, silenciar e assim por diante. Em outras palavras, a história da cultura inclui agora a história das ações ou noções subjacentes à vida cotidiana. (BURKE, 2010, p. 16).

Entendemos que é preciso compreender também que a prática cultural não surge apenas no momento de produção de algum objeto cultural, mas também no momento em que se dá sua recepção. Segundo Barros (2005, p. 128) “passou-se a avaliar a cultura também como processo comunicativo, e não como a totalidade dos bens culturais produzidos pelo homem.” Segundo Burke, devemos pensar na ideia de tradição, quando conhecimentos e habilidades de uma geração são passados para a próxima. O admirável é pensar em como, nas cidades mineiras, a cultura da época do Ciclo do Ouro manteve-se presente até os dias de hoje e de que forma continua sendo preservada.

A ideia de cultura, normalmente, é associada a práticas de linguagens, comunicação, representações e práticas, que podem estar agindo juntas ou não. Barros explica que as agências de produção e difusão da cultura também estão presentes em sistemas educativos, imprensa e turismo. Ao compreender o conceito de cultura, percebe-se que o Brasil possui um patrimônio cultural diversificado, o que permite a estruturação de produtos turísticos, que, conseqüentemente, promovem e preservam a cultura brasileira. As diferentes expressões da cultura de um determinado povo são uma das principais motivações para o ser humano viajar, seja para conhecer conjuntos arquitetônicos, conhecer museus ou lugares onde viviam culturas já extintas. Todavia, da mesma forma com que ocorreu em todo mundo, em Minas Gerais a cultura popular das pequenas vilas vem sendo apagada pelo crescimento das cidades e melhoria das estradas, por exemplo.

Neste ponto, para que haja a preservação dessa cultura, destaca-se a atuação de entidades governamentais e particulares. Neste sentido, o turismo cultural pode ajudar – e muito – a conservar as cidades mineiras pertencentes ao itinerário cultural da Estrada Real. De acordo com o *Plano Nacional de Turismo 2018-2022*, que estabelece diretrizes e estratégias sobre o turismo nacional:

O Brasil exibe uma impressionante diversidade biológica, paisagística, histórica e cultural que, frequentemente, é utilizada como atrativo pelos turistas nacionais e

internacionais interessados em conhecer os destinos brasileiros. A valorização desse patrimônio, bem como seu aproveitamento como atrativo turístico, perpassa pela capacitação dos membros da comunidade, onde os bens culturais e naturais estão assentados, para capacitá-los a perceber o ambiente que os cerca e criar uma relação de pertencimento (BRASIL, 2018).

O *Plano Nacional de Turismo 2018-2022* propõe um estreitamento de parcerias entre os órgãos ambientais e culturais com os órgãos oficiais de turismo, para que, em conjunto, possam estudar a atividade turística respeitando e preservando os locais turísticos. Essas parcerias devem também ter, de acordo com o documento, o envolvimento de entidades privadas e das comunidades locais. Ao falarmos de turismo cultural, é preciso recorrer a alguns documentos do Ministério do Turismo para compreender a noção de turismo cultural válida especificamente para o Brasil. De acordo com o *Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil*, de 2007, a definição de turismo cultural está relacionada com a motivação do turista, especificamente de vivenciar o patrimônio histórico e cultural e determinados eventos culturais, de modo a preservar a integridade desses bens. O mesmo documento nos diz que:

Considera-se patrimônio histórico e cultural os bens de natureza material e imaterial que expressam ou revelam a memória e a identidade das populações e comunidades. São bens culturais, de valor histórico, artístico, científico, simbólico, passíveis de atração turística: arquivos, edificações, conjuntos urbanísticos, sítios arqueológicos, ruínas; museus e outros espaços destinados à apresentação ou contemplação de bens materiais e imateriais; manifestações, como música, gastronomia, artes visuais e cênicas, festas e outras (BRASIL, 2007).

Sendo assim, pressupõe-se a valorização e preservação desses locais, de forma que o conhecimento sobre eles seja divulgado, facilitando o acesso dos turistas e respeitando a memória e cultura local. Da mesma forma, Meneses nos lembra que antes de existir o turismo cultural, os lugares hoje patrimonializados já eram preservados pela população local:

Ouro Preto, Serro, Sabará, São João d'El Rei, Tiradentes, Diamantina, lugares patrimonializados legalmente a partir de uma legislação dos anos 30 do século XX, foram guardados por sua população antes do reconhecimento interpretativo dos modernistas e da lei de tombamento dos bens artísticos e históricos de nossa cultura (MENESES, 2013, p.03).

Melo e Cardozo, por sua vez, nos explicam que:

O Turismo cultural pautado pela ação de visitação e conhecimento do patrimônio cultural possui um sentido educativo, pois é uma mediadora no processo de socializa o e apropria o dos bens humanos materializados nos patrim nios, que são os atrativos das cidades turísticas (MELO e CARDOZO, 2015, p. 1060).

No projeto Vivências Brasil: Aprendendo com o turismo nacional, com o subtítulo de Turismo cultural: Estrada Real, fica evidenciado que o potencial da Estrada Real para incentivar o turismo cultural, religioso, histórico e gastron mico para o Brasil é muito grande. A ideia de criar um roteiro turístico com base na antiga Estrada Real baseia-se na afinidade existente entre os municípios que fazem parte da rota, no seu traçado urbano, cotidiano e história, mesmo que, apesar de semelhantes, cada um tenha a sua peculiaridade. A cidade mais conhecida do roteiro da Estrada Real é, sem d vida, Ouro Preto. A cidade possui inúmeros museus, dos quais destacam-se o Museu da Inconfidência, o Museu de Arte Sacra, o Museu Aleijadinho, e também o Museu Aberto-Cidade Viva, um projeto dedicado às edifica es da cidade. Além dos museus, há as constru es histórico-religiosas, como a Igreja de São Francisco de Assis (1766) e a Matriz do Pilar (1733), além de mais dez igrejas do século XVIII.

O projeto Turismo cultural: Estrada Real cita ainda os parques no entorno da cidade, como o Parque Estadual do Itacolomi, a Universidade Federal de Ouro Preto, o Centro Cultural e Turístico do Sistema FIEMG, a infraestrutura hoteleira (em sua maioria, casas coloniais que se transformaram em pousada) e a diversidade da culinária local. Algumas estratégias são adotadas para que os turistas pratiquem turismo cultural, como por exemplo, a cria o de produtos tematizados que ressaltam a história do lugar, para que o patrimônio visitado fique na memória do visitante e ele lembre da viagem mesmo após seu término. Outro exemplo é a hospedagem domiciliar, através da qual o visitante experimenta a vivência da perspectiva de um morador local, conhecendo seu modo de vida. O projeto prevê ainda visitas aos sítios arqueológicos, as edifica es históricas e o patrimônio imaterial dos lugares. É preciso lembrar que o Brasil é hoje um destino de turismo cultural, seja pela mistura de raças e culturas ou por condi es geográficas e climáticas. Apesar disso, ele ainda é pouco

explorado no país, seja por falta de pesquisas, de planejamento ou de desenvolvimento de estratégias de marketing sobre um determinado destino.

O turismo cultural requer um cuidado maior dos órgãos que lidam com o turismo, pelo fato de as cidades consideradas Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO receberem um grande fluxo de visitantes. O problema é que nem sempre os visitantes respeitam as normas de tombamento e proteção do patrimônio histórico e cultural, gerando impactos negativos para esses locais. Nesse sentido, é necessária uma ampla conscientização dos turistas brasileiros e estrangeiros através de atividades que busquem evitar a destruição da cultura local. Isto porque o turismo cultural auxilia muito na valorização e revitalização do patrimônio, na retomada das tradições e bens materiais e imateriais de um lugar. Sobre isso, o projeto Turismo cultural: Estrada Real, nos diz que:

Assim pensando, a atividade turística passa necessariamente pela questão da cultura local e regional. Reforça a necessidade em compreender as suas peculiaridades, admirar a complexidade e estimular a participação da comunidade. Surgem os circuitos culturais e roteiros temáticos, diversificando e ampliando atrativos, com inclusão de espetáculos e mostras, interpretações históricas e artísticas, agregando valor aos monumentos edificados. O patrimônio imaterial ganha expressão e presença, inclusive na legislação de preservação e tombamento e amplia a oferta dos atrativos (BRASIL, 2006, p. 29).

Vale lembrar que, até ser lançado o Programa Estrada Real em 2003, todo o planejamento turístico de Minas Gerais estava baseado em circuitos turísticos, como por exemplo, o Circuito Turístico Trilhas dos Inconfidentes. Para um resgate da Estrada Real, foi sancionada a Lei Estadual de nº 13.173/99, sobre o Programa de Incentivo ao Desenvolvimento do Potencial Turístico da Estrada Real, com o objetivo de nortear a Secretaria de Estado do Turismo – SETUR/MG. Oliveira e Queiroz nos lembram que:

O Programa Estrada Real possui, como tantos outros de cunho turístico, uma série de potencialidades a serem desenvolvidas em torno de patrimônio, história, cultura, religiosidade ou recursos naturais. Por outro lado, existem diversas dificuldades em sua estruturação e implantação, que possuem ações de curto, médio e longo prazo. O que se percebe é que todos esses projetos turísticos, em qualquer país que estejam sendo desenvolvidos, além do alto investimento em pesquisa, qualificação

de mão-de-obra ou infraestrutura, necessitam também da realização de diversas parcerias para se concretizarem (OLIVEIRA e QUEIROZ, 2008, p. 76).

O turismo cultural, para funcionar, necessita do apoio de uma gama de serviços, seja de hospedaria, alimentação, deslocamento e de atrações turísticas. À vista disso, o turismo, como o primeiro setor econômico da era da globalização, traz alterações de toda ordem, não apenas no âmbito individual ou organizacional, mas também nos níveis local e regional. O Programa Estrada Real, por sua vez, foi o primeiro plano turístico do Brasil que se direcionou para uma rota, mas focando em diferentes segmentos do turismo.

Percebemos, assim, a Estrada Real como um ótimo exemplo de preservação histórica vinculada ao turismo cultural, por sua história, arquitetura e tradições, fazendo um elo perfeito entre o passado e o presente. A grande dificuldade é conseguir abranger de forma harmônica 170 cidades de três estados diferentes (Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro). Melo e Cardozo sintetizam bem a ideia de turismo cultural e sua importância:

A ampliação do horizonte cultural dos sujeitos por meio da atividade turística pode significar, em termos das referências aqui utilizadas, uma aproximação entre a vida individual, cotidiana, com a vida genérica do ser humano, superando a distância que aparta, de forma até mesmo violenta, cada ser humano de sua vinculação genética com a humanidade. Neste sentido, a atividade turística pode realmente ser um veículo de aproximação dos povos e, logo, promotora de uma cultura da paz e do respeito à diversidade cultural (MELO e CARDOZO, 2015, p. 1064).

Pensando na atividade turística, os eventos culturais são extremamente importantes para promover aspectos singulares de uma cultura, consolidam a imagem de uma cidade no turismo cultural, envolvem a comunidade e trazem parcerias para sua realização. Choay (2001) nos relembra que uma cidade considerada patrimônio histórico deve ser conservada, tanto para resguardar o patrimônio, quanto para atrair mais turistas. O que acontece na maioria dos casos é que uma cidade muito antiga e sem recursos, não consegue manter a manutenção em seus prédios, por exemplo, e consequentemente, não atrai turistas o suficiente para promover festas e espetáculos.

Nestes casos, é necessário que sejam feitos restauros em obras e prédios antigos. O restauro, conforme o autor, não deve ser praticado senão como último recurso, quando todos os outros meios (manutenção e mínimos reparos) falharem. O restauro deve ter legitimidade, devem ser utilizados múltiplos artifícios para que não seja perceptível ao olhar, como diferentes tipos de materiais, cores, sobreposições e afins. Entretanto, o restauro deve sempre ser documentado, com inscrições, datas, fases das operações e quais partes o restauro substituiu.

O autor explica também sobre os artifícios utilizados nos monumentos históricos para transformá-los em espetáculos. Em meados do século XX, passou-se a empregar a iluminação noturna, através da qual o monumento, rompendo a escuridão da noite, aparece quase como uma divindade, resplandecendo em eternidade. O jogo de luz e sombras fazem as formas parecerem ainda mais realísticas, quase transcendentas. A iluminação por si só passa a ser quase que um ritual, tendo horas e dias fixos para acontecer. Da mesma forma, o som auxilia em uma encenação, nos espetáculos de som e luz. Músicas, discursos, misturados com os monumentos iluminados tratam de entreter os turistas em busca de um mergulho ao passado. As animações tornam-se cada vez mais presentes, tirando o monumento da inércia, deixando-o mais fácil de ser compreendido para o público. A cada dia torna-se mais difícil observar um monumento por si só, sem interferências externas de luz e som. Choay (2001, p. 232) diz que modernizar os monumentos não é dar a eles aspecto de novo, mas sim colocar no corpo das velhas construções um implante regenerador.

Dessa forma, há também a rentabilização de um monumento enquanto suporte publicitário. Afinal, são cobrados ingressos para entrar em museus ou conhecer sítios arqueológicos, da mesma forma que o patrimônio histórico aparece associado à venda de produtos de consumo em lojas, nas quais são vendidos camisetas, livros, postais ou objetos. Assim, proporcional ao número de visitantes é a receita das entradas e produtos relacionados ao monumento. Segundo o mesmo autor, uma cidade patrimonial é convertida em uma cena. Além da iluminação arranjada para embelezar a cidade, ela também é palco de festivais, celebrações e acontecimentos que multiplicam o número de visitantes. Os bairros antigos são preparados para o consumo cultural: praças, ruas, casas, fontes,

caminhos públicos, tudo remete ao estilo da época retratada. De acordo com o autor, o turismo em cima do patrimônio histórico e cultural hoje representa uma parte crescente do orçamento e lucro de nações. Para muitos países, estados e municípios, ele representa a sobrevivência econômica do lugar, e, por isso, o patrimônio passa a ser um empreendimento considerável.

Ainda, o autor afirma que, para historiadores, arqueólogos, e arquitetos, o patrimônio continua sendo um vasto campo de pesquisas. O problema é o grande público, que deseja ser entretido pelo monumento histórico. Sendo assim, muitas cidades resolvem vender ilusões para conseguir conquistar os turistas com seu passado histórico.

Com efeito, qual pode ser o valor histórico de um edifício ou de um conjunto de edifícios na falta da bela linearidade temporal, edificada tão pacientemente pela história, tão pacientemente apreendida e conservada pela memória orgânica e, pouco a pouco, reduzida a uma abstração pelas memórias artificiais? (CHOAY, 2001, p. 244).

Pierre Nora (1993) também aborda o tema, explanando sobre comemorações e festas em torno do passado histórico dos lugares. De acordo com o autor, as comemorações ganham uma projeção midiática, onde o ato de se comemorar tornou-se mais importante do que a comemoração em si. A história nacional baseada nos patrimônios históricos é, em suma, forjada a partir dos lugares de memória, sendo essa memória vista como o que retorna ao passado no próprio presente.

No caso da Estrada Real, por exemplo, as festas regionais de Minas Gerais atraem turistas para a região, conciliando a história, o patrimônio, a gastronomia, a religiosidade e tantas outras formas de turismo em torno dessas celebrações. Cavenaghi, Bueno e Corrêa afirmam que as festas populares:

Muitas festas populares brasileiras vêm se tornando um produto cada vez mais atraente sob o ponto de vista do turismo, gerando um mercado crescente de empregos, produtos e serviços. É possível afirmar que, em muitos casos, o fenômeno turístico tem contribuído para revitalização e dado condições de manutenção dessas expressões culturais que, como já referenciado, são ameaçadas ante as condições corrosivas da Modernidade. Além disso, apesar da mercantilização e espetacularização, as festas continuam fazendo a interpretação dos mitos, lendas e histórias locais através da elaboração e da expressão de um

imaginário simbólico que desempenha papel revelador e crítico (CAVENAGHI, BUENO; CORRÊA, 2012, p. 597).

Atualmente, quem gerencia a Estrada Real como produto turístico é o Instituto Estrada Real, sendo fundamental para o desenvolvimento econômico e social das regiões ligadas pela Estrada Real, tanto em questão de geração de emprego e renda, quanto no sentido de preservar os patrimônios históricos associados ao turismo local. O Instituto Estrada Real foi criado em cinco de outubro de 1999, pela Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG), como uma sociedade civil e sem fins lucrativos, para organizar e gerenciar a Estrada Real como produto turístico. Em 2003, foi elevado a programa estruturante do governo do Estado de Minas Gerais, sendo implantado em cento e sessenta e dois municípios de Minas Gerais, oito no Rio de Janeiro e sete em São Paulo.

Um dos alvos do Instituto Estrada Real é criar uma rede de pequenas e médias empresas, que possam qualificar e treinar seus funcionários a fim de elaborar produtos turísticos e comercializá-los. Em 2006, a Organização das Nações Unidas assinou um convênio de cooperação técnica com o Instituto Estrada Real, para o auxílio tecnológico em projetos já em desenvolvimento. O Instituto Estrada Real criou o Comitê Técnico do Organismo de Certificação, onde há representantes dos circuitos turísticos, agências receptivas e secretarias de turismo. O Comitê serve para identificar e atualizar permanentemente as competências profissionais dos trabalhadores da área de turismo e hospedagem. Também foram montadas três unidades móveis em parceria com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial, que aplicam cursos e qualificam os profissionais dos municípios ligados a Estrada Real; além do Projeto Produção Associada ao Turismo, cujo objetivo é incentivar o emprego nos setores de produção de cachaça, joias, artesanato e queijos.

Atualmente, o maior problema do Instituto Estrada Real, é que ele já considera a Estrada Real como um produto turístico, o que ainda não foi aceito pelo governo, fato esse que tem gerado atritos com alguns órgãos públicos e privados que questionam a legitimidade do Instituto. Por isso, o Instituto conta com recursos do licenciamento da marca e de parcerias, sem apoio do governo. Tentando solucionar o problema, o Instituto Estrada Real pretende reunir todas as entidades que

apoiam o projeto para buscar recursos, além da FIEMG, a SEBRAE, Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Minas Gerais (FAEMG), Federação das Associações Comerciais e Empresariais do Estado de Minas Gerais (FEDERAMinas), associações comerciais e governanças.

Ainda, pensando em como o Instituto Estrada Real tem um papel importante na preservação da Estrada Real, em setembro de 2021, o Instituto lançou um programa de revitalização dos marcos de sinalização da Estrada Real. Os marcos de sinalização estão normalmente em postos de bifurcação da estrada, contendo uma placa com informações sobre o local, coordenadas geográficas e cidades mais próximas. Os marcos sinalizadores são construídos em concreto, trazendo o mapa da Estrada Real e indicando onde o viajante está com a frase “você está aqui” e sua informação geográfica. Com esse projeto, os marcos serão recolocados, reposicionados e também acionados novos para facilitar a localização dos viajantes. Em 2014, o Instituto Estrada Real apresentou o Passaporte da Estrada Real, muito parecido com um passaporte internacional de viagem, onde o turista carimba os locais por onde passa. Em novembro de 2021, foi adicionado um novo ponto de carimbo - Cachoeira do Campo - demonstrando como o Instituto está em constante aprimoramento e atualização.

Isto posto, percebemos a importância do Instituto Estrada Real para o Brasil, especialmente nas regiões por onde a Estrada Real passa. O Instituto tem diversos pontos a serem desenvolvidos em torno da preservação patrimonial, histórica, cultural e de recursos naturais. Certamente, o Instituto Estrada Real tem dificuldades em sua execução, implantação e manutenção. As empresas privadas e outras parcerias não-governamentais têm ajudado muito o Instituto a se manter, embora o próprio governo brasileiro não tenha se interessado no projeto nos últimos anos.

Por muito tempo, o turismo em Minas Gerais ficou focado somente nas cidades históricas que se destacam por seus conjuntos arquitetônicos, como é o caso de Ouro Preto. Ao buscar um alcance maior do turismo mineiro, o Instituto Estrada Real vem se mostrando extremamente importante para divulgar as outras atrações da região, ligados à natureza, gastronomia e religião, por exemplo. Em razão disso, o Instituto Estrada real tem tido uma avaliação positiva em relação à melhoria do turismo de forma geral, — especialmente em Minas Gerais, mas, também, em São Paulo

e Rio de Janeiro —, tanto para os viajantes, quanto para a comunidade local que se beneficia deste avivamento do turismo.

Cabe lembrar que, em 2016, Minas Gerais foi escolhido como Melhor Destino Histórico e Melhor Destino para Férias em Família por uma pesquisa realizada pelo Instituto Datafolha, e, em 2019, foi eleita como o Melhor Destino Histórico e Melhor Destino de Natureza do país. A cidade de Monte Verde, distrito de Camanducaia, no sul de Minas Gerais, foi eleita como um dos dez lugares mais acolhedores do mundo, ficando em nono lugar no Traveller Review Awards 2020, prêmio anual da Booking.com. Todos esses fatores demonstram o grande potencial turístico da Estrada Real, lembrando sempre que o turismo nas cidades históricas ou de aventura esteve presente nos três estados bem antes do Instituto Estrada Real tomar para si a responsabilidade de tornar a Estrada Real um produto turístico e gerenciá-lo a fim de divulgá-lo para o Brasil e para o mundo.

Em meados do século XX, percebendo a função econômica do patrimônio, os governos resolveram revitalizar bairros antigos, até então abandonados, fazendo com que se tornassem interessantes aos olhos do capital imobiliário. Sant’Anna (2017, p. 6) diz que “No final do século XX não havia, como houve antes, cidade sem patrimônio. Originalmente seletiva e excepcional, a preservação do patrimônio urbano se tornou regra.” Com a industrialização dos anos 1950, o patrimônio arquitetônico nas grandes cidades entrou em risco. O IPHAN, por sua vez, desenvolvia uma política para proteger os monumentos e conjuntos arquitetônicos, na tentativa de não modernizar esses locais. Esses lugares, então, começaram a ser selecionados, no que viriam a se tornar centros históricos. Nos anos de 1970, surgiu o Programa de Cidades Históricas, que ligava toda a América Latina, buscando promover o patrimônio cultural através do turismo.

A ideia, na época (e que continua vigente), era buscar uma preservação permanente e rentável do patrimônio histórico e cultural. O potencial turístico dos centros históricos aumentou o número de tombamentos de cidades coloniais brasileiras. No final dos anos 70, pela primeira vez, foram utilizadas campanhas publicitárias e de divulgação dos lugares históricos em novelas, livros e revistas.

Como esclareceu Barroso (2017, p. 16), a cidade-monumento surgia, então, como um produto turístico.

O Brasil conta, atualmente, com vinte e duas localidades consideradas Patrimônio Mundial da Humanidade, culturais ou naturais. Em 2008, o IPHAN manifestou-se para transformar a Estrada Real em Patrimônio Mundial da UNESCO, na categoria de Itinerário Cultural, sendo que irá fazer o dossiê sobre a rota e sua importância para o Brasil. Além da Estrada Real ser única rota, no século XVIII, de ligação entre Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, ela conta com trechos preservados do período colonial, tal qual foram construídos, passa por 198 municípios, além de passar pelas cidades que já são Patrimônio Mundial da UNESCO, como Ouro Preto, Diamantina e o Santuário de Bom Jesus de Matosinhos. Além da própria estrada em si, a rota é marcada pela história, gastronomia, arquitetura, festas populares, danças, religiosidade, passeios nas cachoeiras, trekking e outras belezas naturais. Se a UNESCO aceitar, a Estrada Real desfrutará da mesma condição que o Caminho de Santiago de Compostela, na Espanha, e a Rota do Incenso e das Especiarias, no Oriente Médio.

O fato de a Estrada Real ter se tornado uma rota turística, passando por cidades que são Patrimônio Mundial da UNESCO, e a própria rota estar pleiteando se tornar Itinerário Cultural, nos mostra como os grupos sociais inseridos na rota da Estrada Real, os herdeiros de todo o patrimônio que o Ciclo do Ouro proporcionou ao Brasil, estão empenhados para que isso aconteça. Há muitos elementos que tornam a Estrada Real tão importante, tais como suas fazendas, postos alfandegários, igrejas, capelas, mercados, minas, jazidas, museus, reservas ecológicas, culinária típica, e os próprios centros históricos. Todas as cidades que fazem parte da Estrada Real têm muito a nos contar, tanto para os turistas, quanto para os pesquisadores de diversas áreas. Altino Barbosa Caldeira e João Francisco de Abreu nos dizem que:

Estrada Real reúne, resulta e reflete movimentos interativos de pessoas e de intercâmbios multidimensionais, contínuos e recíprocos. Bens, idéias [sic], conhecimentos e valores entre povos, países, regiões ou continentes ao longo de consideráveis períodos de tempo. Gera uma fecundação múltipla e recíproca, no espaço e no tempo, das culturas afetadas que se manifestam tanto em seu

patrimônio tangível quanto intangível. Integra as relações históricas e os bens culturais associados à sua existência em um sistema dinâmico (CALDEIRA E ABREU, 2009, p. 8).

Nos últimos anos, a Estrada Real tem passado por vários programas de recuperação de bens tombados pelo patrimônio histórico, trazendo uma recuperação dos lugares de memória e sua difusão mesclada com o turismo. Deve-se, contudo, ressaltar que um lugar patrimonial não funciona sozinho, precisando estar inserido em um local de memória que lhe dê sentido e potencialize seu significado. Entendemos, assim, que o patrimônio cultural está diretamente ligado à prática de preservar lugares, construções e objetos da degradação e desaparecimento dos mesmos, e o turismo, por sua vez, está ligado ao patrimônio cultural como um elemento que fundamenta seu valor econômico.

No mundo contemporâneo, as pessoas têm desejado cada vez mais vivenciar experiências in loco, conhecendo desde sítios arqueológicos até museus e cidades patrimonializadas, o que contribui tanto para o turismo, quanto para a valorização da história local. Isabel Guillen nos explica que:

Emergem com essa noção de patrimônio novas formas de se valorizar e “conservar” memórias do passado antes desvalorizadas, e até mesmo encobertas por uma noção elitista e excludente de história e cultura. Temos a oportunidade de constatar que estamos diante de novas políticas da memória e de novas formas de administração institucional do passado. É fundamental destacar o fato de que novas políticas da cultura têm nos dado a oportunidade de criar novas culturas políticas para a construção da identidade, memória e história nacional (GUILLEN, 2014, p. 648).

Outrossim, não podemos esquecer de uma educação histórica e patrimonial como mediadora da atividade turística. Ela serve para aproximar o turista do patrimônio cultural, planejada para produzir um trabalho interdisciplinar, que consiga valorizar o patrimônio em questão. É o caso, por exemplo, dos guias turísticos, que cumprem um papel importante não só para o turismo da região, mas na formação de conhecimento sobre a própria história nacional. Através deles, os turistas conhecem mais da história, dos bens culturais do passado, e aprendem a preservar o patrimônio que é de todos. Quando falamos em preservação do patrimônio cultural, automaticamente pensamos em

um conceito de identidade cultural, artística ou religiosa. Para tanto, a ideia de memória estabelece vínculos entre gerações, tornando-se uma memória afetiva, onde a população se torna parte da História. Por outro lado, quando pensamos em cidades históricas, devemos perceber que as cidades, e, no caso estudado, a própria Estrada Real, são um processo de memorização coletiva, onde a arquitetura urbana representa as experiências vividas naquele local. Por fim, lembramos também que o próprio patrimônio está em constante mudança:

O patrimônio não pode ser visto exclusivamente como memória e passado, uma vez que a sua importância se mantém, na medida em que, o patrimônio está constantemente a (re)construir-se. Atualmente, no futuro dos territórios, o patrimônio cultural é um recurso a partir do qual ainda muito se pode trabalhar e explorar. Ao nível dos lugares, todos podem beneficiar do seu patrimônio local através de uma cuidada gestão e programação cultural (MARTINS, 2015, p. 9).

Considerações finais

Como vimos neste artigo, a Estrada Real foi a primeira estrada construída oficialmente por Portugal no Brasil, sendo utilizada para levar o ouro até o porto e mantimentos até as populações mineradoras. Apesar da sua importância para o Brasil, foram anos de tentativas de patrimonialização das cidades pertencentes à Estrada Real, e somente em 1938, seis cidades de Minas Gerais foram declaradas patrimônio nacional. Através da pesquisa para este artigo, percebemos que o Brasil possui um patrimônio cultural bastante diversificado, o que permite a estruturação de produtos turísticos, que, conseqüentemente, promovem e preservam a cultura brasileira. Por conta de iniciativas governamentais, do Instituto Estrada Real e mesmo através da economia turística local, a Estrada Real tem passado por vários programas de recuperação de bens tombados, trazendo uma recuperação dos lugares de memória e sua difusão mesclada com o turismo. É importante entender que, sob essa perspectiva, o turismo deve ser tido como um aliado da preservação patrimonial e não contribuir para sua degradação.

O patrimônio cultural é um elo de ligação entre indivíduos, produzido por uma coletividade, possibilitando a criação de um mundo vindo do imaginário das manifestações culturais do passado. Os fragmentos do passado, hoje possibilitam que o presente consiga produzir uma experiência do passado. Barroso (2018, p. 165) diz que acessar o patrimônio é também acessar, por meio da memória, como os indivíduos atribuem sentidos, símbolos, imagens, significados ao mundo social.

Dessa forma, o turismo no Brasil deve ter uma visão de longo prazo, para que haja uma melhoria e inovação na oferta turística; atuação de modo articulado entre setores públicos e privados; e buscar obter maior efetividade nas ações de promoção e comercialização. O Ministério do Turismo, portanto, deve encarregar-se da definição e disseminação de critérios sobre o turismo nacional, além de apoiar projetos com investimentos. As Unidades Federativas devem disseminar informações, estabelecer critérios locais de apoio, além de executar os investimentos. Os Municípios Turísticos, por sua vez, devem identificar as prioridades, elaborar propostas e projetos, e executar os investimentos. Da mesma forma, é dever dos gestores públicos e privados desenvolver e ampliar uma cultura de inovação no turismo brasileiro, proporcionando programas de capacitação e qualificação, além do estudo da cultura, artes e história e inovação tecnológica. Para isso, é necessário estabelecer parcerias com instituições nacionais de desenvolvimento empresarial, desenvolver programas de formação de gestores com foco no turismo e na inovação de destinos e produtos turísticos.

De forma alguma devemos esquecer que a Estrada Real foi construída, bem como as vilas mineiras, sobre o sangue de indígenas e escravos, forçados a trabalhar para que Portugal enriquecesse. Neste sentido, a visitação às antigas minas de ouro é extremamente necessária para que esta história não seja apagada e esquecida. Detivemo-nos, portanto, nas relações entre turismo e patrimonialização, com o propósito de mostrar que o turismo pode (e deve) ser um grande aliado na conservação do patrimônio cultural brasileiro, tanto para o restauro de lugares e construções, quanto para uma necessária educação patrimonial.

Para a História do Brasil, é muito importante que a Estrada Real se torne conhecida dentro e fora dos limites territoriais do país, pois através do turismo na região, uma parte da história do país

será contada e valorizada. Em torno da Estrada Real, tomamos contato com uma história que nos fala sobre os indígenas que ocupavam a região e que foram alvo dos bandeirantes, sobre os escravos e os donos de minas, sobre a religião católica e as religiões africanas, a arquitetura barroca que se mistura com a arquitetura moderna, sobre a culinária carregada de heranças de diferentes culturas, sobre as trilhas de pequenos seixos e as trilhas na mata, sobre o ouro brasileiro que encheu os cofres da Coroa Portuguesa, e, também sobre Aleijadinho e Tiradentes. Uma história que faz com que Minas Gerais seja um museu a céu aberto, esperando ser melhor conhecida e preservada.

Referências Bibliográficas

- BARROSO, Eloísa Pereira. **Patrimônio e performance cultural: experiência e territorialidade na conquista do espaço.** Anos 90, Porto Alegre, v. 25, n. 48, p. 151-180, dez. 2018.
- BOXER, Charles Ralph. **Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola 1602-1686.** São Paulo: Editora Nacional / Editora da Universidade de São Paulo, 1973a. Gabriela Scheffel
- BRASIL. **Lei nº 13.173, de 20 de janeiro de 1999.** Institui o Código Civil. Disponível em: <<http://www.siam.mg.gov.br/sla/download.pdf?idNorma=797>>. Acesso em: 15 nov. 2021.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo - 2018-2022:** “Mais emprego e renda para o Brasil”. Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação-Geral de Segmentação, 2018.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Vivências Brasil:** Aprendendo com o turismo nacional. – Turismo Cultural: Estrada Real. ago./set. 2006.
- BRASIL. **Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil.** Cadernos de Turismo. Brasília: Ministério do Turismo, 2007.
- BURKE, Peter. **Cultura popular na Idade Moderna:** Europa 1500-1800. Tradução Denise Bottmann. — São Paulo: Companhia das Letras, 2010.
- BURKE, Peter. **O que é História Cultural?** Tradução de Sergio Goes de Paula 2ª ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora. 2008.
- CALAES, Gilberto Dias; e FERREIRA, Gilson Ezequiel. **A Estrada Real e a transferência da corte portuguesa:** Programa Rumys – Projeto Estrada Real /- Rio de Janeiro, 2009.

- CALDEIRA, Altino Barbosa; ABREU, João Francisco. **Cultura e desenvolvimento na Estrada Real**. I Congresso de Desenvolvimento Regional de Cabo Verde, 2009.
- CAVENAGHI, Airton José; BUENO, Marielys Siqueira; CORRÊA, Renê Nascimento. **Festa e Turismo**: Por uma relação possível. Revista Rosa dos Ventos, 4(IV), p.587-598, out-dez, 2012.
- CHARTIER, Roger. **História cultural**: entre práticas e representações. Lisboa: Difel, 1990.
- CHOAY, Françoise. **A Alegoria do Patrimônio**. São Paulo: Unesp, 2001.
- COSTA, Simone. **Economia, sociedade e urbanização em Minas Gerais (séculos XVIII-XIX)**. Universidade Nova de Lisboa. Dissertação de Mestrado em História. Lisboa, 2017.
- GUILLEN, Isabel Cristina Martins. **Patrimônio e história**: reflexões sobre o papel do historiador. Maringá, Diálogos. v. 18, n.2, p. 637-660, mai.-ago./2014.
- INSTITUTO ESTRADA REAL. **Site oficial do Instituto Estrada Real**. Belo Horizonte, 2015. Disponível em: <<http://www.institutoestrada-real.com.br/>>. Acesso em: 16 nov. 2021.
- LEMOS, Carlos A. C. **O que é patrimônio histórico**. São Paulo: Editora Brasiliense, 2006.
- MARTINS, Xavier Cameijo. **O patrimônio cultural no marketing dos lugares e no desenvolvimento dos territórios rurais: o concelho do Sabugal**. Dissertação de Mestrado em Gestão e Programação do Patrimônio Cultural. Universidade de Coimbra: 2015.
- MELO, Alessandro de; CARDOZO, Poliana Fabiula. **Patrimônio, Turismo cultural e Educação Patrimonial**. Educ. Soc., Campinas, v. 36, n.º. 133, p. 1059-1075, out./dez., 2015.
- MENESES, José Newton Coelho. **A vivência e a musealização da vida**. Experiências, memória social, interpretação do patrimônio cultural e museu. XXVII Simpósio Nacional de História. Natal/RN, 2013.
- NORA, Pierre. **Entre memória e história**: a problemática dos lugares. Projeto História, São Paulo, n.10, dez. 1993, p.7-28.
- OLIVEIRA, Silvana Toledo de; QUEIROZ, Odaléia Telles Marcondes Machado. **Políticas de turismo**: uma análise do Programa Estrada Real em São João Del Rei – Minas Gerais. Revista Hospitalidade. São Paulo, ano V, n. 2, p. 65-83, jul.- dez. 2008.
- SANT'ANNA, Marcia. **A cidade-atração**: a norma de preservação de áreas centrais no Brasil dos anos 1990. Salvador: EDUFBA-PPGAU FAUFBA, 2017.
- SANTOS, Márcio. **Estradas reais**: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil. Belo Horizonte: Autêntica, 2001.

SOUZA, Laura de Mello e. **Desclassificados do ouro.** A pobreza mineira no século XVIII. Rio de Janeiro: Edições Graal, 2º edição, 1986.