

UNIVERSIDADE DE TAUBATÉ
Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais

**CAMINHOS DAS TROPAS: A IMPORTÂNCIA DA PRESERVAÇÃO
HISTÓRICA E CULTURAL COMO MEIO DE PRESERVAÇÃO
AMBIENTAL NO VALE DO PARAÍBA-SP**

Cleuza Barbosa de Freitas Carpegeani

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Ciências Ambientais da Universidade de Taubaté, para obtenção do título de Mestre em Ciências Ambientais.

Área de Concentração: Ciências Ambientais

Taubaté – SP
2007

**CAMINHOS DAS TROPAS: A IMPORTÂNCIA DA PRESERVAÇÃO
HISTÓRICA E CULTURAL COMO MEIO DE PRESERVAÇÃO
AMBIENTAL NO VALE DO PARAÍBA-SP**

CLEUZA BARBOSA DE FREITAS CARPEGEANI

Orientador: Prof. Dr. **CYRO DE BARROS REZENDE FILHO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Ciências Ambientais da Universidade de Taubaté, para obtenção do título de Mestre em Ciências Ambientais.

Área de Concentração: Ciências Ambientais

**Taubaté – SP
2007**

**Ficha catalográfica elaborada pelo
SIBi – Sistema Integrado de Bibliotecas / UNITAU**

C294c Carpegeani, Cleuza Barbosa de Freitas
Caminho das tropas: a importância da preservação histórica e cultural
como meio de preservação ambiental no Vale do Paraíba-SP / Cleuza
Barbosa de Freitas Carpegeani. - 2007.
124f. : il.

Dissertação (mestrado) - Universidade de Taubaté, Pró-reitoria de
Pesquisa e Pós-graduação, 2007.

Orientação: Prof. Dr. Cyro de Barros Rezende Filho, Pró-reitoria de
Pesquisa e Pós-graduação.

1. Turismo rural. 2. Impacto ambiental. 3. Tropeiros. 4. Estrada Real.
I. Título.

**CAMINHOS DAS TROPAS: A IMPORTÂNCIA DA PRESERVAÇÃO
HISTÓRICA E CULTURAL COMO MEIO DE PRESERVAÇÃO
AMBIENTAL NO VALE DO PARAÍBA-SP**

CLEUZA BARBOSA DE FREITAS CARPEGEANI

Dissertação aprovada em 29/03/2007.

Comissão Julgadora:

Membro	Instituição
Prof. Dr. Cyro de Barros Rezende Filho	Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais/UNITAU
Profa. Dra. Maria de Jesus Robim	Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais/UNITAU
Profa. Dra. Ivone Marques Dias	Programa de Pós-Graduação em História da Universidade de Mogi das Cruzes/UMC

Prof. Dr. Cyro de Barros Rezende Filho

Orientador

A história é feita de muitas partes, mas também é única. Somos parte de um mesmo processo que percorre o mundo e nos liga ao planeta. Perder o sentido da mudança é perder o sentido da vida e das oportunidades que ela nos dá todos os dias, para transformá-la.

Herbert de Souza
(Betinho)

Este trabalho é dedicado, primeiramente, a Deus, pela oportunidade de aprendizagem. É dedicado também ao meu marido e grande amigo Roberto e aos meus filhos queridos, Beto, Fernando e Carol, pela paciência, compreensão e apoio nos momentos mais difíceis desta jornada.

AGRADECIMENTOS

Aos meus amigos Claudemir, Maria do Carmo (Caia) e a minha querida amiga e irmã Jeni, que me incentivaram a fazer o mestrado, esta experiência maravilhosa.

Ao meu querido amigo e Orientador, Prof. Cyro, que me deu forças para continuar sempre em frente, acreditando em mim.

À Profa Lucila, Prof. Edson e Prof. Sergio, pelas cartas de recomendação ao Mestrado e ao Prof. Johel, pela atenção dispensada na correção do trabalho.

Aos meus Mestres, Prof. Matheus, pela oportunidade inicial, Profa. Simey, responsável pela “luz” do caminho seguido, Profa Maria Júlia, Prof. Isnard e Prof. Daniel, pelo apoio e incentivo constantes.

Às professoras Dolores, Maria Robim e Ivone, por terem participado da minha banca e pelos conselhos e orientações tão importantes para este trabalho.

Aos professores Ocilio, Pasin e Fábio e ao Pesquisador Evandro Sathler, que me disponibilizaram seus materiais de pesquisa e seus conhecimentos.

Ao Carlos Solera que, além de me dar à oportunidade de rever um grande amigo, contribuiu muito na execução dos trabalhos, com idéias, pesquisas e incentivos.

Ao amigo Quintanilha, pela sua disposição em colaborar.

Ao Fúlvio pelo apoio na área de informática, e à Débora, por todo apoio e paciência.

Aos amigos que direta ou indiretamente contribuíram nesta jornada.

À minha grande amiga Lucia Paiva e ao querido amigo “Fião”, que por muitas vezes deixaram de lado seus afazeres para me acompanharem pelos “Caminhos das Tropas”.

A todos que me auxiliaram em todos os momentos desta jornada tão difícil e compensadora.

SUMÁRIO

Capítulo	Página
1. INTRODUÇÃO	1
2. OBJETIVOS	5
2.1. Objetivo Geral	5
2.2. Objetivos Específicos	5
3. REVISÃO DA LITERATURA	6
3.1. A História	6
3.2. Tropas e Muareas	7
3.3. A Figura do Tropeiro	11
3.4. Tropeirismo no Brasil	17
3.5. Tropeirismo Regional – vale do Paraíba	19
3.6. A Estrada Real	24
3.7. A Estrada Real e as conseqüências no vale do Paraíba	27
3.8. O Projeto Estrada Real e o Caminho das Tropas	28
3.9. Tropeirismo, Ecoturismo e o Turismo Rural	31
3.10. Conservação de Recursos Naturais na Região de Turismo Rural	32
3.11. Exploração Turística, Impactos Ambientais e Sustentabilidade	35
3.12. Ações Governamentais para Estratégias de Sustentabilidade do Turismo	42
4. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	45
RESULTADOS	52
DISCUSÃO	69
CONCLUSÃO	73
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	85
FONTES ORAIS	87
ANEXOS	88

LISTA DE FIGURAS

Figura		Página
1	Tropa de muares do Sr. Maximiro Medeiros, Bairro do Registro, Taubaté-SP, carregada de carga de carvão para embarque na Rede Ferroviária, em 1946 Fonte: Acervo da Associação Tropeiros do Vale, 2007	10
2	Guia Tropeiro com vestimenta original no Hotel Fazenda em Pouso Alto-MG. Publicação: Folha Turismo de 02/03/2006 Foto: Margarete Magalhães	16
3	Cargueiros de mulas transportando leite pelas trilhas de Areias Foto extraída do livro de Maia e Maia, 1981, p.71.....	19
4	Cargueiros de mulas com mantimentos transportados em jacás, na trilha de Cunha Foto <i>idem, ibidem</i> .p.71.....	20
5/6	Local típico onde os tropeiros ou cesteiros da região de Silveiras-SP constroem e guardam suas cestas ou jacás para comercialização e transporte de produtos Fotos: Arquivo do autor, 2006	22
7	Transportados em jacás próprios, inicialmente em cargueiros e, depois, em camionetas, frangos “caipiras”, vindos de Cunha, são negociados em Guaratinguetá, nas proximidades do antigo Rancho da Pedreira Foto extraída do livro de Maia e Maia, 1981. p.58	23
8	177 Municípios da Estrada Real Fonte: www.estradareal.org.br, 2006	25
9	Caminho de Santiago de Compostela - Espanha Fonte: Solera, 2005 (trabalho apresentado em Itararé-PR sobre Tropeiros)	25
10	Mapa da Estrada Real – cidades mineiras Fonte: Secretaria de Turismo de Minas Gerais, 2006	26
11	Antigo Posto de Fiscalização do ouro no Bairro do Registro em Taubaté-SP Foto:Arquivo do autor, 2006	30
12	Parque Nacional da serra da Bocaina - Cachoeira do Veado: uma das muitas recompensas da Trilha do Ouro trajeto usado pelos escravos para levar a produção do ouro de Minas Gerais até Paraty Fonte: Revista São Paulo é Tudo, 2005:20	32
13	Calçamento da Estrada Cunha-SP Séc. XVIII Foto: Arquivo do autor, 2003	33
14	Trecho da Estrada Real - MG Fonte: www.estradareal.com.br, 2006	33
15	Mapa da divisão das Macrorregiões do Estado de São Paulo. Fonte: Ministério do Turismo - Revista São Paulo é Tudo, 2005:6-7	42

16	Mapa da Região Vertente Oceânica Norte Fonte: Ministério do Turismo - Revista São Paulo é Tudo, 2005:13	43
17	Fazenda Resgate em Bananal datada do início do século XIX – Tempos do Ciclo do Café Fonte: Ministério do Turismo - Revista São Paulo é Tudo, 2005:17	44
18	Alto e Médio vale do Paraíba - Cidades elencadas para o trabalho Fonte: Tom Maia e T. R. C. Maia, 1981:9	47
19	Parque do Itaim, Taubaté-SP – Início do percurso Foto:Arquivo do autor, 2006	49
20	Mapa da Região do vale do Paraíba-SP – Traçado do caminho percorrido Geoprocessamento realizado por Fabio Sanches, 2007 Fonte: Imagem Landsat TM do ano de 1999 (bandas: 3B; 4G; 5R) disponível em www.inpe.br	50
21	Caminho em direção à Pedra da Macela-Cunha-SP Foto: Arquivo o autor, 2006	50
22	Mapa da região do vale do Paraíba-SP – Caminho percorrido - Escala 1:250 000 Fonte: INPE, 2007	51
23	Córrego Pinhão do Borba na estrada de Santo Antonio do Borba em Pindamonhangaba-SP Acesso por estrada de terra Foto: Arquivo do autor, 2006	52
24	Igreja do Ipiranga – Estrada Mun. Dr. José Luiz Cembranelli. Bairro Itaim. Taubaté-SP Acesso por estrada asfaltada Foto: <i>idem, ibidem</i> .2006	53
25	Fazenda das Palmeiras. Estrada Municipal de Pouso Frio. Taubaté-SP Aceso por estrada de terra Foto: <i>idem, ibidem</i> .2006	53
26	Vista da DivisaTaubaté/Lagoinha-SP Acesso por fazendas – estrada de terra Foto: <i>idem, ibidem</i> .2006	54
27	Nascente do Ribeirão do Pouso Frio. Estrada Pinda/Lagoinha. Pouso Frio. Taubaté-SP Deságua no rio Una- Aceso por estrada de terra Foto: <i>idem, ibidem</i> .2006	54
28	Ribeirão do Macuco- Estrada Pinda/Lagoinha-bairro São José do Macuco- Taubaté-SP Aceso por estrada de terra Foto: <i>idem, ibidem</i> .2006	55
29	Cachoeira do Pinga- Estrada para Curralinho – São José do Macuco - Taubaté-SP Mata Atlântica - nascente do Rio Una-caminho por fazendas Foto: <i>idem, ibidem</i> .2006	55
30	Cachoeira do Jericó- Estrada para Bairro Sertão dos Mariano – Cunha-SP Serra da Bocaina – Acesso por estrada de terra Foto: <i>idem, ibidem</i> .2006	56

31	Nascente do Bairro do Pouso Frio – Taubaté-SP Plantação de eucalipto ao redor – Acesso por estrada de terra	
	Foto: <i>idem, ibidem.2006</i>	56
32	Rio Paraitinga - Bairro Catioquinha – Serra da Bocaina – Cunha-SP Acesso por estrada asfaltada e de terra	
	Foto: <i>idem, ibidem.2006</i>	57
33/34	Loteamento MST – Bifurcação Bairro do Curralinho – Estrada Pinda/Lagoinha – Bairro São José do Macuco - Taubaté-SP - Acesso por fazendas	
	Fotos: <i>idem, ibidem.2006</i>	58
35/36	Mata Atlântica – Estrada do Curralinho – Bairro São José do Macuco - Taubaté-SP Grande plantação de eucaliptos vista do Bar do Chico - Acesso por fazendas	
	Fotos: <i>idem, ibidem.2006</i>	59
37	Fazenda Bela Vista – Entroncamento do Bairro Vermelho/Fazenda Santana – Bairro Barro Vermelho – Lagoinha-SP - Devastação da Vegetação - Acesso por estrada de terra	
	Foto: <i>idem, ibidem.2006</i>	60
38	Área de Pastagem – Serra do Quebra Cangalha – Bairro do Curralinho – Lagoinha-SP Devastação da Vegetação - Acesso por estrada de terra	
	Foto: <i>idem, ibidem.2006</i>	60
39	Casa abandonada – Próxima à Cachoeira do Pinga - Bairro do Pouso Frio – Taubaté-SP Acesso por estrada de terra	
	Foto: <i>idem, ibidem.2006</i>	61
40	Casa abandonada-Estrada de Silveiras – Serra dos Macacos – Silveiras-SP	
	Foto: <i>idem, ibidem.2006</i>	62
41	Circulação de veículos pesados – Estrada dos Tropeiros – Silveiras-SP	
	Foto: <i>idem, ibidem.2006</i>	63
42	Erosão na beira da estrada – Estrada dos Tropeiros – Silveiras-SP	
	Foto: <i>idem, ibidem.2006</i>	63
43	Desmatamento – Serra dos Macacos – Cunha-SP	
	Foto: <i>idem, ibidem.2006</i>	64
44	Descarga de efluentes – Cunha-SP	
	Foto: <i>idem, ibidem.2006</i>	64
45	Construção do Gasoduto Estrada dos Tropeiros - Silveiras-SP	
	Foto: <i>idem, ibidem.2006</i>	65
46	Mata Atlântica-Estr. Mun. José Pereira Lopes “Zé Neneca” - B. Santo Antonio do Borba-Taubaté-SP - Vegetação preservada – Acesso por estrada de terra	
	Foto: <i>idem, ibidem.2006</i>	65
47	Pôr do Sol na Serra do Quebra-Cangalha - Região de Cunha-SP Ao fundo, a Serra da Mantiqueira	
	Foto: <i>idem, ibidem.2006</i>	66

48	Cachoeira em São Francisco Xavier na região do Circuito Mantiqueira Fonte: Revista São Paulo é Tudo, 2005:16.....	72
49	Geoprocessamento da estrada elencada demarcado em mapa datado de 1976 - IBGE Fonte: demarcação do autor, 2007	74
50	Entroncamento para o Bairro da Fazendinha – Sertão do Tembê - Estrada Vicinal Benedito Galvão de França- Bairro Catioquinha – Cunha-SP Referência Histórica à Revolução de 24 – Acesso por estrada asfaltada Foto: arquivo do autor, 2006	75
51	Fazenda Uruema, Bairro do Registro - Taubaté-SP, localizada em estrada asfaltada Foto: <i>idem, ibidem</i> .2006	75
52	Acervo do Museu da Associação Cultural dos Tropeiros do Vale - Parque Itaim - Taubaté-SP Foto: <i>idem, ibidem</i> .2007	76
53	Exposição de figureiro no Bairro do Registro - trabalho em madeira – Taubaté-SP Foto: <i>idem, ibidem</i> .2007	76
54	Rio do Paraitinga – B. da Catioquinha -Cunha-SP Foto: <i>idem, ibidem</i> .2006	77
55	Bairro do Sapezal – Divisa de Taubaté e Lagoinha-SP - Área de Pastagem Acesso por estradas de terra Foto: <i>idem, ibidem</i> .2006	77
56	Cachoeira do Pinga Nascente do rio Una – Mata Atlântica B. Pouso Frio -Taubaté-SP Foto: <i>idem, ibidem</i> .2006	78
57	Ponte sobre o Rio Paraitinga - Lagoinha-SP Foto: <i>idem, ibidem</i> .2006	78
58	Igreja Metodista do Jericó - B. Jericó - Cunha-SP Foto: <i>idem, ibidem</i> .2006	79
59	Capela do Senhor Bom Jesus - Taubaté-SP Foto: <i>idem, ibidem</i> .2006	79
60	Igreja Nossa Senhora da Conceição - Lagoinha-SP Foto: <i>idem, ibidem</i> .2006	80
61	Capela Santa Rita - B. Serra Negra - Taubaté-SP Foto: <i>idem, ibidem</i> .2006	80
62	Fazenda São João – B. Santo Antonio do Borba - Taubaté-SP Foto: <i>idem, ibidem</i> .2006	81
63	Caminho pela Mata Atlântica - Vegetação preservada - Taubaté-SP Foto: <i>idem, ibidem</i> .2006	81
64	Fazenda Helio Fortes - Bairro do Pouso Frio - Taubaté-SP Foto: <i>idem, ibidem</i> .2006	82

65	<i>Divisa dos municípios Taubaté e Lagoinha-SP - Serra do Quebra Cangalha</i>	
	Foto: <i>idem, ibidem</i> .2006	82
66	Ações mínimas para elaboração do Projeto de desenvolvimento do Turismo Sustentável	
	Fonte: Solera, 2005 (trabalho apresentado em Itararé-PR sobre Tropeiros)	83

LISTA DE TABELAS

Tabela	Página
1 Efeitos e Impactos Negativos Potenciais do Ecoturismo	
Fonte: Ministério do Meio Ambiente, 2005	41

RESUMO

O tropeirismo, de papel inquestionável, tanto no desenvolvimento do transporte de cargas, como nas relações sociais e humanas que estabeleceriam, constituiu-se, principalmente, de pessoas respeitadas pela honestidade, cumprimento das obrigações e pela dedicação familiar. Observa-se grande importância histórica nesse período, que foi responsável pelo desenvolvimento das cidades de nossa região e que até hoje exerce forte influência. O presente estudo tem por finalidade investigar as trilhas conhecidas por Caminho das Tropas, realizando um reconhecimento do trajeto nos locais que foram demarcados por tropas a partir do século XVII, na região do vale do Paraíba. Procurou-se observar os impactos ambientais ocasionados pelo desenvolvimento da região, desenvolver futuros projetos turísticos e formatar novos produtos destinados à formação escolar, no que se refere à educação ambiental no Turismo Rural. Para tanto, tomou-se como modelo de estudo o Projeto Estrada Real, desenvolvido no Estado de Minas Gerais. Este modelo serviu como parâmetro na elaboração do estudo, quanto às ações de estratégia de desenvolvimento voltadas à sustentabilidade. Trata-se de um estudo de natureza técnica e qualitativa. Não se detectou nenhum trabalho que contemple este tema, com desenvolvimento por meio de pesquisa documental e levantamento *in loco*, para demarcação do Caminho das Tropas. A amostra escolhida para o trabalho foi a Rota da serra do Quebra Cangalha, que parte de Taubaté, passa por Pindamonhangaba, Estrada da Malacacheta, Lagoinha, Cunha, e segue em direção a Paraty, com 76km (setenta e seis quilômetros). Ao final do trabalho, apresenta-se o levantamento de novas rotas, que poderão ser utilizadas em projetos turísticos da região e em educação ambiental. Foram demarcados os pontos históricos e turísticos e a localização de cavernas, grutas, cachoeiras e fazendas, com a finalidade de promover o turismo rural, de grande potencial, nesta região. Este levantamento poderá ser utilizado no desenvolvimento de futuras ações de projetos de sustentabilidade local e da comunidade no vale do Paraíba.

Palavras-chave: Cavalgadas. Estrada Real. Rotas. Trilhas. Tropeiro. Turismo Rural. Impacto Ambiental. Sustentabilidade.

ABSTRACT

The “tropeirismo”, whose importance was fundamental as much at load transportation development as in the social and human relationship that it would perform, was in the majority, composed by respected people due to their honesty, fulfillment of their obligations and familiar devotion. It is observed a great historical importance of this period, which was responsible for the development of the cities of our region and currently exerts strong influence. The purpose of this research is to investigate the tracks known as “Caminhos das Tropas”, performing a recognition of the route at the region, observing the environment impacts caused by the region development, aiming to develop touristic projects in the future and create new products at the region. It was taken as a study model the “Estrada Real” project, developed at Minas Gerais state, which will be useful as a parameter for this project elaboration, with development strategy actions turned to sustainability. It was a technical and qualitative natured research, because we could not find out any work that mentioned this subject, developed by documentary research and *in loco*, survey to define the “Caminho das Tropas”. The sample chosen for this work was the route of the serra do Quebra Cangalha, that departs from Taubaté, pass through Pindamonhangaba, Estrada da Malacacheta, Lagoinha, Cunha and goes towards Paraty, with 76 (seventy six) km. By the end, A research about new routes was elaborated, which could be that could be used at touristic projects for the region, demarcating historical and touristic points as caves, grotos and waterfalls with the objective of country tourism development, that has great potential in this region, and could be used for future projects at Vale do Paraíba, aiming local and community self sustenance.

Key-words: Cavalcade. Estrada Real. Routes. Tracks. Muleteer. Rural Turism. Environmental Impact. Sustenance.

1. INTRODUÇÃO

Redescobrir a história é realçar fatos que alicerçaram o desenvolvimento que hoje temos alcançado. É reconstruir o percurso que gerou mudanças no nosso modo de vida, é entendimento e valorização do nosso mundo e, em especial, de nosso ambiente natural.

O Brasil que hoje conhecemos foi, em larga medida, desenhado, e até mesmo descoberto, durante os séculos XVII e XVIII, com a expansão bandeirante, quando a marcha a pé era o modo característico de locomoção.

Naquela época, a locomoção animal era extremamente difícil e penosa, pois os caminhos percorridos eram as picadas indígenas, com percursos acidentados, estreitos e íngremes. Todas as tentativas de incluir animais, nessas expedições de descobrimento, fracassaram.

Durante todo o século XVII, os cavalos, aparentemente, serviam, na capitania de São Paulo, para marchas breves pelo descampado do planalto. As cargas e os próprios passageiros eram transportados nos ombros dos escravos. A carruagem ideal, por longos anos, nada mais era que uma rede sustentada por dois índios, para se transpassar a serra em direção ao mar.

Até 1629, era impossível fazer-se a cavalo o caminho de São Paulo a Santos. Somente no século seguinte o percurso passou a ser acessível às cavalgadas, mas com grandes riscos, principalmente em épocas de chuvas. Posteriormente, a estrada foi reparada e foram construídas as famosas “calçadas”, deixando o percurso mais suave e menos perigoso.

Nesse período, o comércio do cavalo não era tido como grande negócio, e havia, portanto, escassez de criadores de eqüinos na região de São Paulo. Enquanto isso, em decorrência da exploração das minas, havia grande procura por esses animais de criação, para transportes de cargas naquela região.

Os anos 1700 começaram com a afortunada descoberta paulista das Minas Gerais, em especial por bandeirantes taubateanos, que fundaram importantes cidades, tais como Ouro Preto, Mariana, Tiradentes, São João Del Rey, entre outras.

A ocupação da região do interior do Brasil contribuiu para consolidar o domínio português, ao mesmo tempo em que foram fundadas diversas vilas e cidades, entre os séculos XVII e XVIII. Foram os bandeirantes de Taubaté, os descobridores das Minas Gerais; bandeirantes de Sorocaba, os descobridores de Mato Grosso; e os de Santana do Parnaíba, os descobridores de Goiás.

Centenas de milhares de milhas foram transpostas pelos tropeiros, e, do imenso trânsito, nasceram algumas cidades de hoje, como Sorocaba, Itapetininga, Itapeva, Itararé, Castro, Ponta Grossa, Passo Fundo, entre outras, que foram, inicialmente, pouso para descanso, troca de montarias, pernoite de viajantes e repasto de tropas, raízes de uma cultura e uma civilização que moldaram e nos deram o País que temos.

A partir do século XVIII começam a aparecer em larga escala os muares, vindos do Sul, geralmente de passagem para as minas, que por muito tempo foram o principal motivo do tropeirismo.

Os muares eram animais mais resistentes que os cavalos e capazes de transpor grandes áreas. Eram criados no Rio Grande do Sul. Grande número de mulas percorria cerca de dois mil quilômetros até a famosa feira de Sorocaba, onde eram comercializadas para as mais variadas regiões do País. Nessa época, os tropeiros foram os responsáveis pela integração do distante sul ao Império, abrindo e descobrindo novos caminhos.

A palavra “tropeiro” deriva de tropa, numa referência ao conjunto de homens que transportavam gado e mercadorias no Brasil colônia. Sua importância destaca-se no abastecimento da região mineradora e em outras, sem qual a exploração das jazidas seria impossível.

No vale do Paraíba, observamos a importância dos pousos dos tropeiros (que percorriam em média de 3 a 4 léguas diárias, perfazendo mais ou menos 24 Km), os quais deram origem às cidades de nossa região, que se consolidaram à margem da Rodovia Presidente Dutra. Os tropeiros paulistas costumavam caminhar no máximo até 14 horas por dia, percorrendo de 6 a 7 léguas (cerca de 45 km: distância média entre as cidades, na atual Rodovia). A velocidade média

de caminhada dos tropeiros e das bestas carregadas (cada mula carregava cerca de 60 a 80 quilos) era de 3,2 quilômetros por hora.

No vale do Paraíba, no Sul de Minas Gerais e no Litoral Norte de São Paulo, as tropas de animais cargueiros constituíam o único meio de transporte e comunicação, levando mercadorias e providenciando o abastecimento de toda a região, em uma época anterior à existência da antiga estrada de ferro D. Pedro II, (atual Estrada de Ferro Central do Brasil), inaugurada em 1875, que ligava a capital do Império (Rio de Janeiro) ao atual município de Queimados.

Das várias rotas de tropeiros no vale do Paraíba, a mais conhecida é a atual SP-68, que liga Silveiras a Bananal, servindo de base para a antiga Rio – São Paulo. Entende-se, porém, que, dada à importância histórica dos caminhos das tropas, esse roteiro está incompleto, e que seria necessário um estudo mais aprofundado para redescobrir as trilhas, visando, principalmente, redesenhar uma parte importante da história do Brasil responsável pelo desenvolvimento dessa grande extensão territorial.

A figura do tropeiro teve sua origem no homem campeiro, o comerciante ou o criador de gado. De uma forma até mesmo pejorativa, os tropeiros eram considerados homens naturalmente rudes, violentos e de hábitos grosseiros (o que nem sempre foi verdade). Os tropeiros eram homens livres, festeiros, alegres e solitários, e faziam o papel de elemento integrador entre as regiões percorridas, carregando quase sempre, em suas bruacas, na ida e na volta, cartas, bilhetes, tecidos, remédios, receitas, mantimentos, mercadorias, novidades, modismos, etc. Serviam como emissários oficiais, transmitindo notícias e ideologias políticas e religiosas. Também foram responsáveis pela transmissão de doenças (contaminação dos anófeles, gêneros de mosquitos transmissores da malária e de outras epidemias).

No vale do Paraíba foram fundamentais no momento de intensificação da cultura cafeeira, e desenvolveram uma cultura própria, que chega até os nossos dias por meio da literatura oral (anexos I e II), da culinária, da música, da religiosidade e do estilo de vida.

É fato, ainda, que as cidades ligadas ao Tropeirismo estão se desenvolvendo e ressurgindo como potencial atrativo turístico e que, por esse motivo, são necessárias ações de planejamento voltadas às questões verdes, à educação ambiental e à adoção de princípios para o turismo sustentável. Essas ações impediriam a devastação e o comprometimento do potencial natural da região, pois muitas dessas trilhas estão próximas aos Parques Estaduais e Nacionais, em regiões da Mata Atlântica, fontes de uma grande biodiversidade.

O Turismo tem papel socializador, pois promove a interação entre os povos, entre diferentes culturas, valores hábitos e costumes, o que pode ocasionar, com seu desenvolvimento, impactos e preocupações constantes. É preciso que a Indústria do Turismo, composta por órgãos públicos e instituições governamentais ou particulares trabalhem em conjunto, visando a ações que favoreçam o crescimento econômico e o desenvolvimento sustentável de qualquer atividade turística.

Diante do crescimento dessa atividade, principalmente da prática do Turismo Rural, existe preocupação em interligar a área ambiental aos futuros projetos que poderão ser desenvolvidos, visando: formatar a educação ambiental e os novos produtos que podem compor os pacotes turísticos; buscar o retorno do homem ao campo, resguardar os recursos naturais e culturais; promover o patrimônio da sociedade; amadurecer projetos que desenvolvam aspectos histórico-culturais; e, agregar valores ao Turismo Regional.

O objetivo deste trabalho é despertar nas comunidades o interesse pela própria história e sua divulgação e, ainda, elaborar diagnósticos para subsidiar roteiros turísticos considerados “Caminhos das Tropas”, visando à formatação de novos produtos turísticos e à educação e preservação ambiental na região do alto e médio vale do Paraíba-SP. Essas ações poderão ser desenvolvidas também no Turismo Rural, contribuindo com futuras ações de estratégia de desenvolvimento voltadas a sustentabilidade, ao longo dos trajetos elencados, a exemplo das ações desenvolvidas na chamada “Estrada Real”.

2. OBJETIVOS

2.1. Objetivo Geral

Elaborar diagnósticos para subsidiar roteiros turísticos considerados “Caminhos das Tropas”, visando à formatação de novos produtos turísticos e à educação ambiental.

2.2. Objetivos Específicos

- 1-** *Realizar um levantamento histórico dos caminhos dos tropeiros, reconhecendo os trajetos no vale do Paraíba, abrangendo a região do alto e médio vale do Paraíba - Vale Histórico, Litoral Norte, serra da Mantiqueira e Cultura Caipira.*
- 2-** *Demarcar os locais utilizados por tropas a partir do Século XVII, na região pesquisada.*
- 3-** Identificar atrativos e produtos turísticos e de educação ambiental.
- 4-** Criar subsídios para que outros pesquisadores possam dar continuidade ao trabalho, numa tentativa de conscientização da comunidade receptora, desenvolvendo ações integradas com Órgãos Públicos, Instituições, ONGs entre outros, na criação de projetos de geração econômica e preservação local.
- 5-** Agregar valores ao Turismo Regional.

3. REVISÃO DA LITERATURA

3.1. A História

Solera (2006:31) define a “história” como um diálogo sem fim entre o ontem e o hoje, sendo o tempo sua matéria fundamental. É o resultado da ação dinâmica de toda a humanidade, independentemente de posição social, ideologia política, raça, cor ou religião. A História relata sempre focos pontuais do ontem com seus reflexos no hoje e também no amanhã; no entanto, como o passado não se repete de forma absoluta, muitas das experiências vividas e das soluções outrora utilizadas não se aplicam ao presente. Esse conhecimento histórico, contudo, alarga a compreensão do homem, um ser que constrói seu tempo e espaço, e sua reflexão nos ajudará a compreender o que fomos e o que poderemos ser ou fazer.

Solera (2006:31) afirma que é tão difícil reconstruir o passado quanto prever o futuro, e que precisamos entender que estudar o passado somente pelo passado de muito não valerá. É necessário rever o passado para compreender o presente, pois isso, sim, será fundamental na luta por um mundo mais justo.

Em busca do passado, historiadores e pesquisadores encontraram na Região do vale do Paraíba o importante papel que ele representou para o desenvolvimento do Brasil.

Dias, in Sodero (2006), em seu livro “Estrada Real”, aponta que o Caminho do Ouro nos conduz a uma compreensão maior dessa região do vale do Paraíba. O autor deixa transparecer sua obstinação pelo vale Histórico e sua importância no cenário brasileiro, pois nessa região os clássicos ciclos econômicos nacionais tiveram habitat natural. O autor busca contextos de uma época em que as cidades se constituíam como um centro de passagem, proporcionando, assim, o surgimento e o desenvolvimento de um comércio que pudesse atender à demanda dos viajantes.

É importante salientar que as cidades do vale do Paraíba ainda hoje não perderam essa característica de ser um lugar de passagem, já que estão localizadas entre duas grandes capitais do país: São Paulo e Rio de Janeiro.

3.2. Tropas e Muares

Solera, (2006:468) explica que os muares são, hoje, relativamente menos conhecidos que no tempo das tropeadas. São animais híbridos, resultantes do **pareamento** entre asininos e eqüinos.

Na terminologia da zootecnia, quando dois indivíduos são da mesma raça usa-se o termo **acasalamento** e, quando são de raças diferentes, usa-se **cruzamento** e **pareamento**. É quando acontece HIBRIDAÇÃO (união sexual entre espécies diferentes).

Quando o jumento cobre a égua, o produto que nasce fêmea se chama **mula**, e o que nasce macho se chama **burro**, mas, se for o cavalo que cobre a jumenta (caso muito raro, já que o resultado é mais parecido com a égua), a fêmea se chama **bardota**, e o macho, **bardoto**. Em ambos os casos, os produtos são estéreis, já que os genitores provêm de espécies diferentes. A preferência pelas mulas e burros é porque ambos são mais resistentes, conseguem percorrer muitas milhas a mais que os eqüinos, são mais dóceis e carregam muito mais carga.

De acordo com Domingues (2003:185-188), a história do tropeirismo seria diferente, se Dom Pedro Mendonza, quando veio da Espanha, em 1534/36, para fundar Buenos Ayres, não houvesse trazido 75 (setenta e cinco) cabeças de cavalos e éguas que se multiplicaram aos milhares nos campos das margens do Rio da Prata, durante 200 anos. Os índios brasileiros, nessa época, não conheciam o cavalo, animal que, até o primeiro quarto do século XVII, era quase desconhecido na zona de influência paulista, formada por regiões de vegetação muito densa.

Holanda (1995:125) afirma que o Brasil que conhecemos hoje foi, em larga medida, desenhado, e até mesmo descoberto, durante os séculos XVII e XVIII, com a expansão bandeirante, quando a marcha a pé era o modo característico de locomoção.

Nessa época, a locomoção animal seria extremamente difícil e penosa, pois os caminhos percorridos eram acidentados estreitos e íngremes. Embora os homens de São Paulo fossem bons cavaleiros, pouco valeria essa qualidade nas

picadas indígenas. Todas as tentativas de incluir animais nessas expedições de descobrimento foram fracassadas.

Sergio Buarque de Holanda, em seu livro “Caminhos e Fronteiras”, relata muito bem a história da exploração da nossa terra.

O autor afirma que, durante todo o século XVII, os cavalos aparentemente serviam, na capitania de São Paulo, para marchas breves pelo descampado do planalto. As cargas eram levadas nos ombros dos escravos, assim como os próprios passageiros eram transportados em redes sustentadas por dois índios, recurso que por um longo período constituiu a carruagem ideal para quem quisesse vencer o caminho do mar. No trajeto de São Paulo a Santos, essa espécie de bangüê rústico, por longo tempo, fora o meio mais seguro e cômodo de locomoção de que se dispunha.

Até 1629, era impossível percorrer a cavalo o percurso que, somente no século seguinte, passou a ser acessível às cavalgaduras, quando a estrada foi reparada e foram construídas as famosas “calçadas”, tornando o trecho mais suave e menos perigoso.

Ainda, segundo Holanda (1995:126), nesse período o comércio do cavalo em São Paulo não era tido como grande negócio, havendo escassez de criadores de eqüinos na região (eram muito caros). Enquanto isso, com a exploração das minas havia grande procura por esses animais de criação, para transporte de cargas. Frente à relativa escassez desses animais e sonhando cada vez mais com novas fortunas, D. Francisco de Sousa, Senhor de Beringel, no início do século XVII, chegara a pensar em importar, do Peru, duzentas lhamas, para o transporte de cargas, mas o plano jamais se concretizou, mesmo porque as lhamas não se adaptaram ao nosso clima e não conseguiram carregar muita carga (no máximo 30 quilos). Assim, o paulista continuava a caminhar a pé, já que não podia dar-se ao luxo de possuir cavalgaduras.

Domingues (2003:185-188) afirma que, desde 1695, os paulistas já estavam à frente das explorações de ouro nas Minas Gerais, mas somente após 1730 é que procuraram melhorar o sistema de transporte àquelas regiões, com a vinda do jumento. Até então, o abastecimento para as minas era feito de São

Paulo, com grandes dificuldades, sendo os mantimentos transportados nas costas de escravos índios e negros, em viagens com duração aproximada de quatro meses. Para melhor solução, a opção foi substituir a mão-de-obra escrava pelas tropas de mulas, numa alternativa mais econômica e civilizada, dando origem ao tropeirismo paulista.

A partir do século XVIII, começam a aparecer, em larga escala, os muares vindos do Sul, geralmente de passagem para as minas que, por muito tempo, foram o principal motivo do tropeirismo.

As tropas eram divididas em lotes, e o número de animais variava de acordo com a região, sendo mais comum a de sete cargueiros. Cada lote ficava aos cuidados do tocador, permitindo uma autêntica divisão de trabalho: condutor-chefe, camaradas e cozinheiro, além de cães, que evitavam a dispersão dos animais. Todo o conjunto – animais, carga e auxiliares – permanecia sob a orientação direta do tropeiro (RUFFATO, 2004).

As éguas madrinhas eram animais experientes e dirigiam os lotes de muares sempre enfeitadas com arreios de prata, guizos no peitoral e plumas na cabeça, enfeites que, quase sempre, valiam mais que o próprio animal.

Vainfas (2002:705) afirma que os muares eram animais mais resistentes que os cavalos e éguas e que eram capazes de transpor grandes áreas. Eram criados nos campos do Rio Grande do Sul, devido à salinização natural dos pastos, base para sua alimentação, inexistente em outras regiões de gado, como no vale do Rio São Francisco. As mulas percorriam, em grande número, cerca de dois mil quilômetros até a famosa feira de Sorocaba, para serem comercializadas para as mais variadas regiões do País.

De acordo com Ferraz, in Solera (2006:467), os muares foram por muito tempo o principal motivo do tropeirismo. Os tropeiros tocavam suas tropas, quase sempre xucas, de burros e mulas, para trabalhar como veículo de transporte de minérios nas minas de ouro de Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás e como condução para abastecimento dos gêneros alimentícios e materiais diversos. São as chamadas Tropas Arreadas.

Na verdade, os caminhos utilizados no século XVII, até parte do século XIX, foram os caminhos das tropas, que serviram de trilhas e orientação dos melhores caminhos para a região sul e sudeste. Nesse período, os tropeiros fizeram integrar o distante sul ao Império, abrindo e descobrindo novos caminhos.

A ocupação da região do interior do Brasil contribuiu para consolidar o domínio português, ao mesmo tempo em que diversas vilas e cidades foram fundadas, entre os séculos XVII e XVIII. As tropas de mulas, como transporte alternativo de cargas, foram utilizadas até os anos 70 do século XIX, quando passaram a sofrer a concorrência da estrada de ferro, subsistindo, porém, até o século XX (SOLERA, 2006).



Figura 01: *Tropa de mares do Sr. Maximiro Medeiros, Bairro do Registro, Taubaté-SP, carregada de carga de carvão para embarque na Rede Ferroviária, em 1946.*

Fonte: Acervo da Associação Tropeiros do Vale, 2007.

3.3. A Figura do Tropeiro

A figura tropeira é alvo de discussão para os historiadores, devido a sua grande importância para a formação da nossa história. Os estudiosos na área são unânimes em afirmar que os tropeiros foram os responsáveis pelo desenvolvimento socioeconômico do nosso país.

A figura do tropeiro teve sua origem no homem campeiro, seja o comerciante, seja o criador de gado. De uma forma até mesmo pejorativa, os tropeiros eram considerados homens naturalmente rudes, violentos e de hábitos grosseiros, o que nem sempre correspondia à verdade, e se o comportamento era este, em algumas ocasiões, talvez possa ser atribuído aos desafios e necessidades que passavam em suas aventuras. Os tropeiros eram homens livres, festeiros, tocadores de viola e sanfona, e levavam notícias, recados e receitas. Alegres e solitários, faziam o papel de elemento integrador, na ida e na volta de suas viagens, carregando quase sempre, em suas bruacas, cartas, bilhetes, tecidos, remédios, mantimentos, mercadorias, cultura, modismo, novidades etc.

Os tropeiros foram responsáveis pela manutenção e aparecimento de algumas fazendas, vendas, ranchos, vilas e cidades. Servindo como emissários oficiais, transmitiam notícias e ideologias políticas e religiosas. No entanto, não levavam somente coisas boas, pois, segundo Vainfas (2006:91), os anófeles (gênero de mosquito transmissor da malária, doença aparentemente desconhecida, antes de 1896), contaminaram tropeiros, sendo eles os responsáveis por sua transmissão, em várias localidades.

No vale do Paraíba, os tropeiros foram fundamentais no momento de intensificação da cultura cafeeira, e desenvolveram uma cultura própria, que chegou até os nossos dias por meio da literatura oral (anexos I e II), no que se refere à culinária, à música, à religiosidade e ao estilo de vida.

Solera (2006:453-458) afirma que os paulistas, sempre em trânsito, deram origem aos bandeirantes e fizeram destes o seu modo de vida e um fenômeno econômico. Foram bandeirantes taubateanos que fundaram importantes cidades,

tais como: Ouro Preto, Mariana, Tiradentes, São João Del Rey, Sorocaba, Itapetininga, Itapeva, Itararé, entre outras.

Segundo o autor, no início do século XVII (1603) o Governo Real proclamava concessões aos descobridores de minas na região Sul do Brasil. Atraídos pela expectativa de fortunas, chegaram mineradores de todos os cantos do país, sendo a maioria de Santos, São Vicente, Cananéia, São Paulo e Rio de Janeiro, e estabeleceram-se na região. Quase um século depois, são descobertas jazidas de ouro e pedras preciosas em Minas Gerais. Juntam-se homens de todo território e uma nova história começa a florescer. Diferente de tudo, uma enorme tropa de homens e animais se põe em movimento, desenhando um novo retrato socioeconômico, cultural expansionista, integrador e fixador. Aparecem as tropas e tropeiros, que, por quase três séculos, dão nova forma e fisionomia ao Brasil. O autor define o ciclo do ouro como o início de uma nova camada social, “**o tropeiro**”. Por conta dele outros profissionais surgiram, como os bruaqueiros, ferreiros, seleiros, funileiros, domadores, latoeiros, trançadores, cesteiros e outros. Muitas oportunidades de trabalho foram criadas, junto aos pousos de tropas, de pequenos pontos de vendas de artigos diversos e bolichos, propiciando o aparecimento de povoados e vilas, que se transformaram nas cidades de hoje.

Recco (2005), define a palavra “tropeiro” como derivação de tropa, numa referência ao conjunto de homens que transportavam gado e mercadorias no Brasil colônia. O autor cita que, nos séculos XVII e XVIII, os tropeiros eram parte da vida da zona rural de cidades pequenas no sul do Brasil, dirigindo rebanhos e gado e levando bens comercializados por toda a região. Levar mercadorias e alimentos no lombo dos animais em direção às minas foi fundamental, devido aos acidentes geográficos da região que dificultavam o transporte.

Para Almeida (1968:37), o papel do tropeirismo foi elaborar o conjunto de fatos geográficos, históricos, sociais, econômicos e até psicológicos relacionados ao sistema de transporte em todo o país.

Franco (1997:65) considera o tropeiro (tanto o comerciante como o condutor de tropas) como “homem livre pobre”, no sistema social. Ele fazia os

serviços residuais que, na maior parte, não podiam ser realizados por escravos e que não interessavam aos homens com patrimônio. O tropeiro era o homem experiente e honesto, capaz de tratar e guiar os animais durante as viagens, em que pesem as condições precárias e aventureiras que essas viagens eram realizadas.

Para a autora, nas atribuições do condutor de tropas incluíam-se, desde as curtas e simples viagens aos centros próximos, até a condução de uma grande e complexa caravana por caminhos longos e difíceis. A maior importância do encarregado desse transporte era a confiabilidade depositada pelos donos das mercadorias, em função do valor da carga a ele confiada e do período de tempo em que ela ficava sob sua responsabilidade.

Domingues (2003:40) afirma que o tropeirismo não foi somente uma alternativa de transporte ou o ciclo econômico e social que substituiu o bandeirismo no início do século XVIII, e afirma que ele teve relação direta com o povoado brasileiro, contribuindo para consolidação de fronteiras e mudando a história das relações comerciais do país.

Vainfas (2002:705-706) define que o termo tropeirismo refere-se, na historiografia, à atividade relacionada, desde o século XVIII, a tropas de mulas, a animais criados nos campos do Rio Grande do Sul. O tropeiro abrigava tipos sociais muito diferentes, como: o condutor de tropas (a serem vendidas), o negociante de mula (comprador em Sorocaba, para revenda), o dono das tropas de mulas para o transporte (que cobrava o frete) e o condutor das tropas de mulas, não necessariamente o proprietário (carregava mercadorias). O tropeiro era considerado “o negociante”. Embora o tropeiro tenha uma ligação de dependência, em relação aos fazendeiros locais, estando sujeito a suas decisões para fornecer-lhes materiais e animais, dentro dos prazos e preços convenientes, o autor reconhece a dificuldade que o tropeiro possuía em ascender socialmente ou ocupar cargo público que lhe valesse prestígio, dada a extrema mobilidade de sua atividade, embora o tropeiro fosse um dos tipos humanos para o qual mais se abriram possibilidades de integração ao outro lado da sociedade. O comércio de

muares constituiu um importante canal de ascensão socioeconômica, e os tropeiros passaram a ser considerados abastados.

Com relação à gastronomia, o autor cita que a dieta dos tropeiros consistia em carne-seca, feijão, angu de milho, farinha de mandioca, café e açúcar, produtos transportados em sacos por mulas cargueiras. Ficaram famosos, em sua culinária, o “feijão tropeiro” e o “carreteiro de charque”. A cachaça, sempre presente, era mais usada para evitar gripes que como bebida regular e, misturada com fumo de rolo, era emplastro contra picada de insetos.

Maia e Maia (1981:73), assim como o historiador Ocilio Ferraz, na entrevista para este trabalho, afirmam que a comida tropeira era feita pela mão de homem. Na tropa não havia mulheres, e mulheres também não iam ao rancho. Nas romarias, abria-se uma exceção. Normalmente, o fogão do tropeiro era a trempe, armação de três varas que, tanto podiam ser de ferro, como de pau verde, colhido na hora.

Os “trens de cozinha” vinham no jacá de caldeirão, de responsabilidade do madrinheiro. Esses trens de cozinha eram compostos por: um caldeirão de ferro com tampa, para o feijão; uma panela de ferro de três pés, sem tampa, para fritar o torresmo e fazer arroz; uma cicolateira (chocolateira) de cobre ou de folha; o coador e sua armação; xícaras de folhas de ferro batido ou canequinhas esmaltadas; cuia de meia cabaça; pratos louçados ou esmaltados; colheres; canecas de estanho e lamparinas.

Quanto à vestimenta, segundo Holanda (1995:129), nos primeiros tempos da colonização o hábito dos tropeiros de usar largos chapéus de palha e ponchos, sobretudo o poncho azul forrado de baeta vermelha, ia tornar-se uma espécie de traje nacional paulista, aparecendo, na mesma época, o gosto pelo manejo da cavalaria (modismo).

Para Domingues (2003:183), o tropeirismo foi uma atividade que muito cresceu e que propiciou a grande oportunidade de enriquecimento e de ascensão social. Já para Vainfas (2002:707), ser tropeiro não era motivo de orgulho para ninguém, embora muitos homens tenham enriquecido nessa atividade, alcançando

depois algum título de nobreza que apagava a origem tropeira. Dois casos são exemplares, apesar de excepcionais: o Barão de Iguape, Antônio da Silva Prado (1788-1875), da província de São Paulo, provavelmente um dos maiores negociantes de animais do século XIX, na região de Minas e Goiás, e David dos Santos Pacheco (1810-1893), que foi Barão dos Campos Gerais, enriquecido com terras de invernada de animais do Paraná e pastos no Rio Grande do Sul e Sorocaba. Ambos, no início, conduziam suas tropas, e depois as delegavam a terceiros.

De acordo com Holanda (1995:134), ninguém duvida que a ocupação a que se entregavam os tropeiros fosse, em todos os sentidos, produtiva e útil à coletividade. Mas o espírito em que a conduziam tendia a mascarar, de qualquer forma, essa feição utilitária que era menos de bufarinheiros que de barões. A ostentação de capacidade financeira valia mais como uma demonstração de força. Por essa consideração e também pela aptidão de enfrentar uma vida cheia de riscos e rigores, acredita-se que o tropeiro pertença às famílias dos bandeirantes.

Durante quase um século e meio, até o advento do trem, os tropeiros ligaram as regiões mais afastadas do país, e o tropeirismo possibilitou o surgimento de um novo tipo de vida que melhorou a cultura dos sertões (ALMEIDA, 1981:25-37).

De todas as atividades tropeiras já citadas, Franco (1977:65-67) define que a mais importante foi a ligada ao transporte em lombo de burros, veículos para o escoamento das safras e abastecimento das fazendas. A inadaptabilidade das estradas e a precariedade crônica de sua conservação tornaram a besta de carga o único meio viável de tráfego. Em alguns trechos bastante movimentados, o caminho tinha somente a largura necessária para passar uma mula carregada. As carruagens e diligências não eram utilizadas, devido a essa precariedade local. Essas referências eram uma constante nos relatos dos viajantes, ao longo do século XIX. Somente no fim desse século e início do outro é que a situação começou a mudar. Agassiz, in Franco (1977), afirma que as tropas de burros

estariam começando a desaparecer do litoral, desde que os progressos modernos (ferrovias e linhas de diligência) tornaram o transporte mais fácil.



**Figura 02: Guia Tropeiro com vestimenta original, no Hotel Fazenda, em Pouso Alto-MG.
Publicação: Folha Turismo, de 02/03/2006.
Foto: Margarete Magalhães**

3.4. Tropeirismo no Brasil

O tropeirismo, no Brasil, teve início no alvorecer do século XVIII, na “madrugada do ouro”, e sobreviveu até meados do século XX, e o muar sempre foi seu principal produto (SOLERA, 2006:451). No início, era comercializada a tropa xucra ou selvagem, que vinha do sul do país até a vila de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba, fundada por Baltazar Fernandes em 1654, hoje, a cidade de Sorocaba-SP.

De acordo com Solera, em Sorocaba se realizavam as Feiras de Animais, que começaram em torno de 1740. Ali os muares eram vendidos, principalmente para São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Mato Grosso, e até para províncias do Nordeste, numa grande movimentação.

No segundo momento, desenvolveu-se o período da tropa arreada, com grande comércio ambulante de todas as espécies de mercadorias, percorrendo todo o território brasileiro.

Segundo Fiorito (1996:3), o tropeirismo difundiu-se como atividade econômica no Brasil durante o século XVIII, ganhando destaque social e proporcionando integração regional das várias áreas do país. Serviu de suporte a todos os períodos econômicos que se sucederam ao “Ciclo do Ouro”.

Para a autora, o tropeirismo brasileiro teve sua origem na Espanha, onde prosperava antiga tradição de transportes de mercadorias por meio de tropas de muares, antes do descobrimento da América. Esse sistema de transporte foi trazido para o Brasil pelos jesuítas espanhóis da Companhia de Jesus, fundadores das Missões do Rio Grande do Sul.

A despeito da precária base tecnológica dos transportes das estradas do Brasil, o movimento de mercadorias revelava-se bastante intenso. De acordo com Franco (1977:65-67), as tropas de burros carregadas de produtos de exportação ou gênero de subsistência percorreram ativamente o país durante todo o século XIX, cortando-o em todas as direções, transpondo cordilheiras em direção ao interior ou ao mar, ou seguindo os vales rumo a São Paulo ou Rio de Janeiro. Afirma Zaluar, in Franco (1997: 83) que, na região entre Barra Mansa e Resende,

eram tantas as tropas, boiadas e passageiros que transitavam por esta via, que muitas vezes se aglomeravam a ponto de dificultar o trânsito.

Furtado (1979:47) afirma que a circulação de mercadorias e ferramentas indispensáveis à região mineradora dependeu basicamente do uso do tropeirismo. A topografia dos caminhos tornava impossível qualquer outro tipo de transporte. A população mineira dependia, exclusivamente, de complexo sistema de transporte, e encontrou no tropeirismo uma autêntica e necessária infra-estrutura.

Almeida (1981:34) relata que o domínio tropeiro no Brasil durou 165 anos (1732–1897), transportando os diferentes tipos de mercadorias, proporcionando o surgimento de vilas e cidades, assim como o desenvolvimento e integração da unidade nacional.

De acordo com registro da Câmara Municipal de Duque de Caxias (2005), o tropeirismo apresentou mudanças na metade do século XIX, com a inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II (1875), que ligava o Rio de Janeiro a Queimados, e a da Estrada de Ferro Leopoldina (1886), que ligava Rio de Janeiro a Muriti.

Apesar dos autores acreditarem que o tropeirismo terminou, após a implantação da estrada de ferro, Stranforini (2000: 34-35), em seu livro, diz que o tropeirismo ainda apresentou um dinamismo importante entre o eixo da estrada de ferro e as comunidades distanciadas das estações, durante o século XX. O autor ressalta que a estrada de ferro só funcionava em poucos troncos e que não alcançava todas as cidades em desenvolvimento. Para ele, o tropeirismo findou somente com JK, quando passou a vigorar o Brasil do automóvel e houve melhoria e adaptação das estradas.

Sathler (1999:37) considera o tropeiro como o primeiro operador turístico, já que fornecia serviços de transporte, guia, alojamento, alimentação e demais necessidades de viagem.

3.5. Tropeirismo Regional – Vale do Paraíba

Na História de São Sebastião (2005), verificamos que o tropeirismo foi responsável pela ligação comercial do Litoral Norte ao vale do Paraíba, explorando as trilhas indígenas, em uma época em que havia uma decisão política de que todo transporte de fornecimento de matéria-prima deveria ser efetuado pelo porto de Santos, o que impedia o desenvolvimento regional, já que as cidades litorâneas aumentavam sua produção e eram somente exportadoras. Em 1929, teve início uma discussão, visando à implantação de um sistema viário regional, mas só em 1932 foi construída a estrada que liga Caraguatatuba a Paraibuna, que passou a proporcionar escoamento rápido dos produtos da região.

No século XVII, o transporte de mercadorias entre São Sebastião e Santos era feito por canoas. Paralelamente, havia as trilhas utilizadas pelos índios para caça, pesca e conquista de territórios. A partir do século XVII, essas trilhas foram ocupadas por tropas, o que permitiu a circulação de mercadorias. Com a exploração das minas de ouro em Minas Gerais, as trilhas foram desenvolvidas e/ou aumentadas.



Figura 03: Cargueiros de mulas transportando leite pelas trilhas de Areias.

Foto extraída do livro de Maia e Maia, 1981, p.71.

Maia e Maia (1981:11) dizem que o tropeirismo constituiu importante meio de transporte e comunicação, ligando todo o vale do Paraíba, Sul de Minas e Litoral Norte Paulista. Fazia o transporte de diferentes mercadorias, desde mantimentos, até material de construção, da zona rural às vilas e cidades, abastecendo toda a região, durante o longo período que antecedeu a estrada de ferro. No fim do século XVII e início do XVIII (ciclo da mineração), o vale do Paraíba era responsável pelo abastecimento da região mineradora, o que trouxe grande importância para a economia valeparaibana. Isso só foi possível devido à existência das tropas de animais cargueiros, já que dos tropeiros dependia a sobrevivência na região mineradora. Já no século XIX, os tropeiros eram responsáveis pelo transporte das safras de café para os portos de Ubatuba, Paraty e São Sebastião.



Figura 04: Cargueiros de mulas com mantimentos transportados em jacás, na trilha de Cunha

Foto: *idem, ibidem.p.71.*

Sodero (2006:75), partilhando a mesma idéia de Andrade e Abreu (1986:21-22), conta que a vila de Taubaté, no início da corrida do ouro, foi a mais beneficiada, graças a sua posição geográfica privilegiada, passagem entre os estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, com importante destaque na história do Brasil. Tornou-se um ponto de irradiação de povoamento e de expansão das bandeiras paulistas, e importante centro de abastecimento da região de Minas Gerais, durante o século XVIII, enquanto a atividade mineradora encontrava-se em pleno desenvolvimento. As bandeiras vindas do litoral ou da vila de São Paulo, ao se dirigirem ao interior, faziam dessa vila paragem quase obrigatória, tornando-a núcleo do bandeirantismo. Em reconhecimento à gente taubateana, a Coroa Portuguesa instalou, no final do século XVII (1695), na vila de Taubaté, a Casa dos Quintos, e em 1697, a Casa de Fundição. Taubaté, então desenvolveu-se como primeiro núcleo urbano oficial no vale do Paraíba Paulista. Em 1704, a Casa dos Quintos foi transferida para Paraty, e a vila de Taubaté perdeu a posição de destaque no controle e fiscalização das riquezas auríferas.

Do Litoral Norte para a exploração das minas, muitos trechos foram abertos com objetivo de encurtar caminho da região de Cunha (serra do Facão) a Guaratinguetá, conforme relato de Sanches (2006:154), uma vez que o antigo trecho do Caminho Velho partia de Cunha a Lagoinha, São Luis do Paraitinga e Taubaté e, de lá, por Pindamonhangaba, até Guaratinguetá.

Almeida (1981:70) cita que o vale do Paraíba relembra as multidões de Nossa Senhora Aparecida. Quando não havia a estrada de ferro e conduções para trazer os romeiros, eles formavam suas comitivas ao jeito de tropeirada, vindos de terras distantes.

No vale do Paraíba, segundo Maia e Maia (1981), os tropeiros saíam bem cedo, antes do nascer do sol, e paravam por volta das três horas da tarde. Percorriam em média de 3 a 4 léguas diárias, e perfaziam mais ou menos 24 quilômetros buscando um pouso ou rancho para o devido descanso. Esses pousos ou ranchos tinham geralmente a forma retangular. Não havia paredes,

mas apenas os fortes esteios de graúna ou jacarandá, todos de pau roliço, que sustentavam a armação do telhado, As ripas eram sempre de jicara ou juçara, resistentes e duradouras e eram cobertas de sapé ou telha comum de canal. A seu redor, plantavam milharal, que servia de alimento para os muares.

Esses pousos tiveram sua importância, pois quase todos deram origem às cidades de nossa região, que se consolidaram às margens da Rodovia Presidente Dutra. Já os tropeiros paulistas costumavam caminhar no máximo até 14 horas por dia, percorrendo de 6 a 7 léguas de distância (cerca de 45 quilômetros: distância média entre as cidades, na atual Rodovia), em direção ao vale do Paraíba.

A velocidade média de caminhada dos tropeiros e das bestas carregadas (cada mula carregava cerca de 60 a 80 quilos) era de 3,2 quilômetros por hora.



Figura 05 e 06: Local típico onde os tropeiros ou cesteiros da região de Silveiras-SP constroem e guardam suas cestas ou jacás para comercialização e transporte de produtos.

Fotos: Arquivo do autor, 2006.

Das várias rotas de tropeiros no vale do Paraíba, a mais conhecida é a atual SP – 068, que liga Silveiras até Bananal e que serviu de base para a antiga Rio–São Paulo. Porém, entendemos que, dada à importância histórica dos caminhos das tropas, esse roteiro está incompleto, pois seria necessário um estudo mais aprofundado para redescobrir as trilhas, visando, principalmente, redesenhar uma parte importante da história do Brasil, responsável pelo desenvolvimento dessa grande extensão territorial.

Segundo Maia e Maia (1981), existem hoje, no vale do Paraíba, permanências da secular atividade tropeirista na serra da Bocaina e áreas rurais, em pequenas localidades, como Lagoinha, Jambeiro, São Luis do Paraitinga e Cunha, sendo constatada a continuidade de atividades em pequenas tropas de cargueiros, principalmente na região do bairro rural de Pedrinhas, em Guaratinguetá-SP.



Figura. 07:Transportados em jacás próprios, inicialmente em cargueiros e, depois, em camionetas, frangos caipiras”, vindos de Cunha, são negociados em Guaratinguetá, nas proximidades do antigo Rancho da Pedreira.

Foto extraída do livro de Maia e Maia, 1981. p.58.

3.6. A Estrada Real

Quando falamos em Estrada Real, referimo-nos a trechos percorridos no centro-sul do Brasil, tendo como destino principal a região das minas de ouro e diamantes da capitania de Minas Gerais (SANTOS, 2001:13).

O tema tem atraído interesse nos mais diversos setores, sendo alvo de iniciativas de Órgãos Públicos e Instituições Governamentais e Particulares.

De acordo com o autor, têm sido desenvolvidas ações de recuperação e conservação do que restou da antiga via, para garantir a preservação do patrimônio histórico existente no leito e seu entorno e prepará-la para se tornar um produto turístico sustentável.

Conforme relato de Olivé, in Santos (2001), a Estrada Real apresenta paisagens campestres, estradas não asfaltadas, trilhas, cursos d'água, vilarejos e centros urbanos, fazendas, restaurante de comidas típicas e postos de venda de produtos artesanais, atraindo turistas de vários pontos do país e do mundo. Essa pluralidade facilita o desenvolvimento do turismo sustentável. A indústria do turismo tem orientando a produção de guias com mapeamentos e conteúdo histórico cultural; mapas de orientação geral e de cada trecho; gravuras de época; fotografias; sugestões de hospedagem; indicação de serviços, como farmácias, restaurantes, agências; dicas práticas sobre equipamentos, roupas e mochilas; e, literatura de pesquisadores e viajantes dos séculos XVIII e XIX.

A Estrada Real, apesar da grande extensão, apresenta hoje três traçados oficiais de acesso à região aurífera e diamantina, denominados Caminho Velho, Caminho Diamantino e Caminho Novo. O Caminho Velho inicia-se na cidade de Paraty e segue em direção a São Paulo. O Caminho Novo parte do Rio de Janeiro e vai até Ouro Preto, e a Rota dos Diamantes de Ouro Preto até Diamantina. No auge da mineração, esses caminhos eram percorridos por vários visitantes: paulistas, baianos, pernambucanos e europeus, além de tropeiros do sul e do vale do Paraíba. (SANT'ANNA, 2006).

A Estrada Real, segundo Sathler (1999), tem grande valor turístico para Minas Gerais e, apesar de alguns historiadores discordarem, o autor a compara ao Caminho de Santiago de Compostela, na Espanha, com relação à procura turística

e tipo de turismo (caminhantes). Ambas as estradas hoje são estruturadas e conservadas em relação ao meio ambiente, oferecendo, aos visitantes, dados culturais, folclóricos, históricos, religiosos e geográficos.



Figura 08: 177 Municípios da Estrada Real
Fonte: www.estradareal.org.br, 2006



Figura 09: Caminho de Santiago de Compostela - Espanha
Fonte: Solera, 2005 (trabalho apresentado em Itararé-PR sobre Tropeiros)

Para Santos (2001:43-47), o Caminho Velho foi o mais importante do ponto de vista histórico, representando o acesso inicial dos bandeirantes paulistas em busca de riquezas minerais. Esse caminho foi tomado por Fernão Dias, nos anos de 1600, e era conhecido pelos paulistas como Caminho Geral do Sertão, ligando São Paulo de Piratininga às vilas do vale do Paraíba e passando pela serra da Mantiqueira em direção às riquezas minerais, tornando-se, a partir de 1709, conhecido como Caminho Velho. Durante muito tempo, foi um caminho misto, passando pela serra da Bocaina e incluindo uma travessia pelo mar (Rio de Janeiro-Paraty). Esse trecho marítimo era considerado de grande risco para os viajantes, não só pelos naufrágios, como também pela pirataria, na baía da Ilha Grande.

O Caminho Velho foi a principal rota de chegada e abastecimento da região das minas, com grande circulação de exploradores paulistas, seguidos por forasteiros de outras regiões e da Europa. Depois surgiram comboios de escravos

negros e índios e, logo em seguida, os tropeiros, passaram a levar, em suas tropas de muaras, as mercadorias e alimentos para subsistência dos mineradores.

O caminho para o Distrito Diamantino desenvolveu-se no ano de 1714, quando a região de Serro Frio cresceu exclusivamente pela mineração do ouro. Segundo o autor, da Vila do Príncipe, criada um ano antes, partiam expedições pesquisando os cursos d'água em busca de pedras e ouro. Esse caminho foi uma via subsidiária do Caminho Novo, para ligar Vila Rica à região das minas do Serro do Ouro e do Tijuco.

Santos (2001:59-97) escreve que o Caminho Novo foi uma obra ensejada pela Coroa Portuguesa, sendo aberto por Garcia Rodrigues, no início do século XVIII, com objetivo de encurtar a rota em busca das riquezas minerais, ligando diretamente o Rio de Janeiro às minas, com maior segurança, já que a Coroa Portuguesa temia o extravio do ouro e a pirataria. O autor afirma que o Caminho Novo foi a primeira estrada planejada do país.

O movimento nas estradas era tanto que, quando a notícia das minas se espalhou além dos limites do Brasil, chegando a Lisboa, o governo português instituiu inusitado sistema de passaportes, numa tentativa de conter a onda migratória para o Brasil (SANTOS, 2001:62).



Figura 10: Mapa da Estrada Real –cidades mineiras

Fonte: Secretaria de Turismo de Minas Gerais, 2006

A Estrada Real foi fundamental para a história, no que se refere ao povoamento da região e à colonização de vastos locais do território brasileiro, tornando-se verdadeiro eixo histórico-cultural.

Essas estradas foram muito freqüentadas por tropeiros, da época do Brasil colonial até o Brasil republicano. Para Sathler (1999), os tropeiros foram os primeiros operadores de turismo do Brasil. As trilhas do ouro e dos diamantes extraídos de Minas Gerais para Coroa Portuguesa e a Estrada Real são o maior roteiro turístico do País. Os 1.400 quilômetros de estradas passam por 162 municípios mineiros, 8 no Rio de Janeiro e 7 em São Paulo.

3.7. Estrada Real e as conseqüências no vale do Paraíba

Os efeitos da utilização do Caminho do Ouro (Caminho Velho), como rota de comunicação entre o litoral e o interior da colônia e suas importâncias regionais se fizeram sentir. A cidade de Paraty e as vilas do vale do Paraíba foram favorecidas pela exploração das minas. Os núcleos urbanos ganharam importância político-administrativa e comercial. Foi uma época de euforia que se estendeu até 1711, com a abertura do Caminho Novo da Estrada Real, de Garcia Paes (SODERO, 2006:75).

Pasin (2004:14), afirma que Minas Gerais tem raízes históricas, genealógicas e culturais no vale do Paraíba, com formação diretamente relacionada com as vilas e cidades do vale, através de seus caminhos, pousos, registros, vendas e passagens dos rios.

Sodero (2006:78-82) cita que, servindo como passagem natural, primeiramente para os bandeirantes, depois para os tropeiros, no Ciclo do Ouro e, a seguir, para os tropeiros, no Ciclo do Café, o vale do Paraíba se transformou em área subsidiária da região aurífera, passando a produzir, no meio rural, quase todo o abastecimento necessário para atender à demanda. Foram-se desenvolvendo plantações, para abastecer os viajantes e suas tropas, e também para comercialização de alimentos e produtos para os centros populacionais mineiros.

Servindo de ligação do interior ao litoral, primeiro como via de penetração, depois como passagem obrigatória para diversos pontos do território brasileiro, o vale do Paraíba serviu de ponto de controle de fiscalização e comunicação da base da política metropolitana da Coroa Portuguesa, garantindo a cobrança de impostos e os descaminhos das riquezas auríferas.

Mesmo depois, com a abertura do Caminho Novo, quando o vale do Paraíba passa a perder, gradativamente, o papel de abastecedor das minas, os centros urbanos apresentaram desenvolvimento, mesmo que modesto, com o aparecimento de novas cidades e atividades rurais, definindo uma malha urbana que se mantém até hoje.

O Caminho do Ouro foi fundamental na formação de um novo contexto regional, passando a compor, com sua redescoberta e reutilização, o cenário do Projeto Turístico Estrada Real, com base sólida para o desenvolvimento sustentável do turismo nacional.

3.8. O Projeto Estrada Real e o Caminho das Tropas

O Projeto Estrada Real, que vem sendo realizado por iniciativa do Programa de Incentivo e Desenvolvimento do Potencial Turístico da Estrada Real, integrado por pesquisadores de diversas áreas, tem, como um dos objetivos, realizar o levantamento do potencial turístico da estrada enquanto produto ecoturístico, uma vez que, durante o trajeto, existe uma paisagem exuberante e nativa, com córregos, cachoeiras, rios, muitos deles localizados no interior da Mata Atlântica e com grandes bolsões de mata nativa (PASIN, 2004).

Para implementar o Projeto Estrada Real, percebe-se a preocupação em planejar a atividade turística, principalmente com a capacitação das comunidades envolvidas, visando minimizar os efeitos dos impactos provocados e intensificar o aproveitamento dos produtos e de seus diferentes atrativos.

Menezes (2004) cita que a Estrada Real deve ser construída culturalmente, apontando seus significados históricos e preservando sua memória.

Pasin (2004:15) afirma que as riquezas mineiras ainda são abundantes, não se referindo ao ouro, mas às oportunidades de turismo que a estrada oferece. O Instituto Estrada Real (sociedade sem fins lucrativos), criado pela FIEMG, está, como os bandeirantes no passado, desbravando novos potenciais turísticos ao longo da estrada, reestruturando os trechos e respeitando as vocações turísticas de cada localidade, sejam elas naturais, históricas ou culturais. Segundo o autor, os municípios paulistas que integram esse projeto são: Cruzeiro, Cachoeira Paulista, Lorena, Guaratinguetá, Cunha, Areias e Silveiras.

Se traçarmos um paralelo entre os valores históricos da Estrada Real em Minas Gerais e os Caminhos dos Tropeiros em São Paulo, podemos referenciar uma parte importante da história do Brasil e recuperar trechos onde ainda podem ser encontrados fatos e memórias essenciais para toda a região.

Levantamentos históricos dos roteiros que alicerçaram o Caminho Velho ou a Estrada Real do Sertão, na descoberta e exploração das terras mineiras, estão sendo feitos com o objetivo de integrar ao projeto Estrada Real a região do vale do Paraíba, abrindo assim caminhos para o turismo.

Nesta região, alguns trechos da Estrada Real do Sertão são conhecidos como Rota dos Tropeiros.

No trajeto principal da Estrada dos Tropeiros, que liga Bananal a Silveiras, surgiram cidades que ainda conservam suas construções históricas e atrações naturais, porém há pouca informação a respeito dos demais trechos que passam pelo vale do Paraíba e por muitas cidades que foram essenciais para o desenvolvimento do tropeirismo.

De acordo com a publicação de Marcelo Pedroso no jornal Vale Paraibano de 25.06.06, a paleógrafa Lia Carolina Prado Alves Mariotto, da Divisão de Museus da Prefeitura Municipal de Taubaté, vem realizando pesquisas em documentos históricos dos séculos XVII e XVIII, como inventários e testamentos já publicados, além de informações dos capitães gerais da capitania de São Paulo entre 1721 e 1821, referentes à comprovação da passagem da Estrada Real por

Taubaté. Essa passagem se dá por estradas vicinais de domínio municipal, o que facilitará o deslocamento e evitará desapropriações para a exploração turística.

Segundo a pesquisadora, no processo de inclusão de Taubaté no conjunto de cidades que integram o roteiro turístico da Estrada Real foi identificada, oficialmente, a rota de passagem por bairros do município e sua seqüência pelas cidades de Lagoinha e Cunha, até a chegada a Paraty.



Figura 11: Antigo Posto de Fiscalização do ouro, no Bairro do Registro, em Taubaté-SP

Foto:Arquivo do autor, 2006.

Ao longo desses caminhos – Estrada Real e os Caminhos das Tropas – espalham-se Postos de Fiscalização, como no bairro do Registro, em Taubaté, onde eram fiscalizados e registrados todo o ouro vindo das Minas Gerais e outros metais para a Coroa, assim como todo o transporte e o tráfego de pessoas, mercadorias e animais. Encontram-se também prédios históricos, além de povoados e vilas que foram berços das tropas e simbolizaram, durante muito tempo, o processo de nucleação urbana (SATHLER, 1999).

Comparativamente, os Caminhos dos Tropeiros constituem-se em uma descoberta de novas rotas históricas para a região do vale do Paraíba ainda pouco exploradas e, principalmente, que deverão ser preservadas, a exemplo da Estrada Real, para as novas gerações e explorações turísticas.

3.9. Tropeirismo, Ecoturismo e Turismo Rural

Marinho e Bruhns (2006:28) afirmam que a caminhada é a possibilidade tátil de conhecimento do meio ambiente, na qual a liberdade torna-se uma forma de consciência incorporada: uma escolha para perceber e, mais especificamente, uma escolha para sentir e tocar o meio ambiente. Cresce a demanda por experiências diferenciadas e de difícil satisfação nos centros urbanos. Algumas áreas rurais são favorecidas para o ecoesporte, já que possuem recursos naturais, como rios, corredeiras e montanhas, que propiciam a prática dos esportes radicais.

Solera, (2005), que atualmente é presidente da Associação Brasileira de Turismo Rural (ABRATURR) e membro do Conselho Nacional de Turismo, na apresentação de sua proposta de trabalho e implantação do Turismo Rural nos Caminhos Serranos da Região de Santa Catarina, afirma que a Era Industrial, com as promessas e perspectivas da “vida moderna”, fez a população da zona rural migrar para as regiões urbanas. Segundo o autor, o Brasil possuía, em meados dos anos 1900, mais de 80% de sua população vivendo no campo e, em pouco mais de três décadas, o homem rural assistiu à inversão desse quadro, resultando o inchaço populacional de pequenas, médias e grandes cidades.

Esta situação exigiu novos planejamentos e soluções em busca de novos caminhos. Dentre eles, Solera, em sua proposta, destaca o segmento do Turismo como atividade composta por duas vertentes principais: atores operacionais, que fomentam e produzem e os consumidores, que são aqueles que usufruem os produtos turísticos.

Com isso, teremos uma região que se organiza de forma integrada, fortalecendo suas raízes, numa tentativa de resgatar sua história, assim como

suas identidades sociais, culturais e ambientais, possibilitando, tanto a permanência, quanto o retorno de seus filhos nativos a seus lugares de origem.



Figura 12: Parque Nacional da serra da Bocaina
Cachoeira do Veado: uma das muitas recompensas da Trilha do Ouro, trajeto usado pelos escravos para levar a produção do ouro de Minas Gerais até Paraty
Fonte: Revista São Paulo é Tudo, 2005:20

3.10. Conservação de Recursos Naturais na Região de Turismo Rural

No século XVIII, com a mineração, questões econômicas e sociais necessitavam de um caminho de comunicação entre o mar e o planalto. Com esse objetivo, homens e escravos removeram terra e vegetação para fazer calçamento, permitindo que tropeiros e mulas não atolassem no transporte de mercadorias

(FIORETO, 1996:29). Porém, segundo a autora, com a construção da Estrada de Ferro Central do Brasil, o caminho velho para o porto de Paraty foi abandonado, juntamente com os outros portos de Mambucaba e Ubatuba. Logo, a estrada calçada que atravessa a serra do Mar deixou de ser conservada como antes, passando ao abandono.



Figura 13: Calçamento da Estrada Cunha-SP Séc. XVIII
Fonte: Arquivo do autor, 2003



Figura 14: Trecho da Estrada Real-MG
Fonte: www.estradaareal.com.br, 2006

A busca pelo turismo nos Caminhos ou Rotas de Tropeiros tem sido cada vez maior, causando preocupações ambientais aos administradores municipais, que estão elaborando projetos de desenvolvimento de atividade turística visando à conservação dos recursos naturais, à integração dos sistemas produtivos, à educação ambiental e, principalmente, ao envolvimento da comunidade local, para minimização de impactos ambientais e conservação de áreas com grande valor histórico.

Dias (2003:61) afirma que o impacto ambiental da atividade turística durante muito tempo foi considerado como secundário, a ponto de a atividade ser conhecida como indústria não poluente. Essa visão equivocada foi superada radicalmente pela perspectiva de que é uma atividade que deve ser monitorada constantemente, pois é altamente consumidora dos recursos naturais, deles dependendo, cada vez mais, à medida que cresce a consciência ambiental das

diferentes populações, passando a incorporar o meio ambiente saudável como um dos componentes fundamentais de melhor qualidade de vida.

Os prejuízos ambientais causados pelo turismo são conhecidos, desde recordações que têm como foco, locais e objetos localizados em áreas históricas, culturais, fragmentos de rocha, de artefatos, de corais etc., até a alteração irreversível da flora e fauna natural da região.

Foi pensando nas emergências das questões ambientais que, no cenário político, a partir dos anos 70, iniciaram-se discussões a respeito da sustentabilidade, com a publicação do relatório do Clube de Roma, “Limites do Crescimento”, e a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano, realizada em Estocolmo em 1972.

Dias (2003:69), afirma que, com o avanço da conscientização ecológica nos países do Norte, nas décadas de 70 e 80, desenvolveram-se tecnologias que possibilitaram melhor controle de emissão de poluentes, maior economia energética e substituição de alguns recursos naturais escassos.

A Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, realizada no Rio de Janeiro em 1992, consagrou, nos diversos fóruns ambientalistas, a expressão “Desenvolvimento Sustentável” que, de forma genérica, estabelece que o desenvolvimento deve ser exercido de modo a permitir que sejam atendidas eqüitativamente as necessidades ambientais e de desenvolvimento de gerações presentes e futuras (ONU, 1992).

Com o fluxo de trabalhadores rurais rumo aos centros urbanos em busca de melhores condições de vida, o campo passa a sofrer problemas de impactos ambientais, ou de aproveitamento do solo de maneira incorreta.

No vale do Paraíba, o ciclo do café produziu uma alteração sem precedentes no ecossistema. A necessidade de mão-de-obra trouxe imigrantes europeus para a região, causando um crescimento populacional desenfreado, com grande desenvolvimento das atividades industriais e comerciais, sem a devida infra-estrutura, o que transformou a economia, a sociedade, bem como o ambiente natural.

A questão da preservação – livrar, defender, resguardar –, definida em Lufthler (1990:449), torna-se ainda mais importante, e, por volta dos anos 60, surgem as discussões sobre o desenvolvimento sustentável no “terceiro Mundo”, pois a ênfase no materialismo estava cobrando muito dos recursos mundiais, além do fato de a poluição ter aumentado, com o desenvolvimento.

Inúmeros relatos também alertavam para o fato de que o futuro da Terra estava ameaçado, pois a população global estava crescendo rapidamente e não era sustentável, com relação aos recursos do planeta.

Souza (2001:10) afirma que, com a necessidade de melhor qualidade de vida, criaram-se condições para o surgimento e desenvolvimento do turismo rural como alternativa econômica, porém o aumento do número de pessoas que buscam o convívio com os ambientes naturais e a prática de atividades ao ar livre, de forma indiscriminada, agravam a necessidade de adequação das unidades utilizadas. Há necessidade, pois, de ações de planejamento e manejo, visando minimizar os impactos que possam causar prejuízos ao meio ambiente e possam representar uma oportunidade e/ou ameaça à conservação dos recursos naturais e ao bem-estar das comunidades locais.

3.11. Exploração Turística, Impactos Ambientais e Sustentabilidade

Na segunda metade do século XX, o fenômeno turístico ampliou-se, com a regulamentação do direito das férias remuneradas, conquistado pelos trabalhadores, envolvendo um constante movimento de pessoas, que se deslocam de um local de origem a um destino e vice-versa. É uma atividade complexa e que envolve múltiplas atividades econômicas.

O turismo tem importante papel socializador, pois permite o encontro entre pessoas de diferentes culturas, o entendimento entre povos, a adoção de novos valores, possibilitando interação de costumes e hábitos. Porém, o impacto da atividade turística é preocupação constante, e as implicações do turismo no desenvolvimento e seus efeitos ambientais, socioculturais e econômicos compõem uma ampla discussão (DIAS, 2003:11).

A partir dos anos 90, o conceito de sustentabilidade trouxe nova perspectiva às ações de planejamento e intervenção no meio ambiente, e as pessoas e os sistemas econômicos começaram a levar a sério as questões verdes e a idéia do turismo sustentável.

No documento divulgado em 1985, Carta do Turismo e o Código do Turista, fica explícita a vinculação entre o turismo e o meio ambiente, em vários de seus artigos. Expressa que os Estados deveriam proteger o interesse das gerações futuras, o meio ambiente turístico que, por ser, ao mesmo tempo, um meio humano, natural, social e cultural, constitui o patrimônio da humanidade inteira - art.3 (DIAS, 2003:73). O documento manifesta, ainda, a preocupação em estimular a difusão de informações adequadas sobre a fauna, a flora e os demais recursos naturais que devem ser protegidos.

Os princípios do Turismo Sustentável, de acordo com Dias, (2003:75-76), são:

- O meio ambiente tem um valor intrínseco que é mais importante que seu valor como ativo turístico. O usufruto do meio ambiente por gerações futuras e sua sobrevivência, em longo prazo, não podem ser prejudicados por deliberações em curto prazo;
- O turismo deveria ser reconhecido como uma atividade positiva com potencial para beneficiar a comunidade e a própria atração a seus visitantes;
- O relacionamento entre turismo e meio ambiente deve ser gerenciado de forma que o meio ambiente seja sustentável em longo prazo. Não podemos permitir que o turismo desperdice recursos, impeça que sejam desfrutados no futuro ou gerem impactos inaceitáveis;

- As atividades e os avanços turísticos devem respeitar o tamanho, a natureza e a personalidade do lugar do qual estão fazendo parte;
- Seja qual for o lugar, é necessário buscar uma harmonia entre as necessidades dos visitantes, do lugar e da comunidade local;
- Em um mundo dinâmico, algumas mudanças são inevitáveis, e a mudança em geral pode ser beneficiada. A adaptação à mudança, entretanto, não deve sacrificar nenhum desses princípios;
- A Indústria do Turismo, os órgãos locais e as organizações ambientais têm o dever de respeitar esses princípios e de trabalhar em conjunto para que eles se tornem efetivos.

Levando-se em conta esses princípios, verificamos que no cerne das discussões está o crescimento econômico e a conservação ambiental, ambos essenciais para o desenvolvimento sustentável de qualquer nova atividade turística.

Neste sentido, os últimos anos, o vale do Paraíba, que já passou pelo desgaste da cafeicultura, passa por novo processo de industrialização, deixando para segundo plano, a produção agrícola e rural. No entanto, é preciso pensar, não somente no setor industrial, mas também na diversificação de ofertas de empregos, explorando as potencialidades municipais. O turismo é, hoje, grande gerador de receitas em setores diferenciados.

Souza (2001:13-15) afirma que, hoje, o meio rural vive uma realidade diferenciada do passado. Busca melhor qualidade de vida, com aumento da renda familiar, numa procura por novas alternativas, e encontra, na atividade turística, a saída para os problemas de aproveitamento das potencialidades, oferecendo produtos como hotéis-fazenda, restaurantes, pesqueiros, pousadas, entre outros.

Os proprietários rurais estão buscando novas formas de enriquecer a renda no campo; no entanto, para que o crescimento seja eficaz, é necessária uma política clara e definida, referente às atividades do Turismo Rural (SOUZA, 2001:18).

Segundo Matheus (2005:9), a adoção de um modelo de desenvolvimento sustentável exige mudanças radicais na mentalidade e na percepção das pessoas, para que a dimensão ambiental tenha lugar privilegiado no cotidiano da população.

O autor encara a sustentabilidade, não só como um objetivo a ser alcançado, mas também como um processo de mitigação de impactos ambientais causados pela ação do homem na natureza. Trata-se de uma tarefa que deve ser realizada pela sociedade, com base na igualdade, na cultura da paz, de renda mais justa e educação para todos e, finalmente, na promoção de um modelo de desenvolvimento aliado à preservação. Movimentos têm surgido, cada vez mais fortes, enfatizando o crescimento econômico modificado, orientado no sentido da satisfação das necessidades das pessoas e da distribuição equitativa de renda e de técnicas de produção que preservem os recursos naturais.

De acordo com Ever (1992) e Serrano (1998), in Matheus (2005:3), quando se pensa em sustentabilidade turística, os seguintes princípios devem ser observados:

- Uso sustentável dos recursos naturais;
- Manutenção da diversidade biológica e cultural;
- Integração do turismo no planejamento;
- Envolvimento das comunidades locais;
- Consulta ao público e aos atores envolvidos;
- Capacitação de mão-de-obra;
- Marketing turístico responsável;

- Redução do consumo supérfluo e desperdício;
- Desenvolvimento de pesquisas.

Por isso, os conceitos de desenvolvimento e turismo sustentáveis estão intimamente ligados à sustentabilidade do meio ambiente, principalmente nos países menos desenvolvidos, já que o desenvolvimento sustentável e o desenvolvimento do turismo, em particular, dependem da preservação e da viabilidade de seus recursos de base.

Marinho e Bruhns (2003:133-134) lembram que, na relação entre turismo e os meios natural e rural, ocorrem diversas interpretações sobre as características desse(s) turismo(s). Embora sem muito consenso quanto a alguns conceitos, há fundamento em trabalhar com idéias mais coerentes, como: o turismo no espaço rural, o turismo rural e o agroturismo.

O Turismo no Espaço Rural engloba a totalidade da exploração turística, ou seja, qualquer atividade turística, desde spas, até parques temáticos, não requerem clara identidade entre as atividades de lazer e o ambiente onde elas ocorrem.

O Turismo Rural compreende incursões turísticas de lazer praticadas no campo, interligadas ao modo de produção agropecuária e aos recursos naturais e culturais locais, característicos do meio rural, entendendo a sustentabilidade das atividades para além de fatores financeiros.

O Turismo Rural assemelha-se a uma prática alternativa, mais branda, de atendimento pessoal e familiar, envolvendo a comunidade e comprometida com o equilíbrio ambiental. Os próprios eixos norteadores da atividade turística no campo, adotados pela Embratur, anteviram-na como “[...] economicamente viável, ecologicamente correta, socialmente justa e verdadeiramente rural”.

Finalmente, as autoras afirmam que o Agroturismo tem como diferencial proporcionar ao turista a possibilidade de participação nos trabalhos agrários, e que está voltado para a venda dos produtos, agregando valores às matérias-

primas da localidade, em restaurantes locais, postos de comercialização de artesanato, doces e alimentos não transgênicos e sem produtos químicos.

Com base nessas considerações, trataremos o “Turismo Rural” como atividades turísticas de lazer praticadas no campo.

Entre todas as atividades que podem ser oferecidas no campo, a mais comum é a utilização de trilhas. Elas podem ser exploradas para uso cotidiano, recreativo e, esporadicamente, científico. Existem diferentes categorias de atividades em passeios e caminhadas ecológicas realizados em trilhas, assim como cavalgadas. Caracterizam-se por apresentar atividades leves, moderadas ou de grande desgaste físico.

Qualquer que seja a atividade física realizada, é necessário o conhecimento mínimo da relação HOMEM X NATUREZA, com orientações para minimizar impactos e para valorizar a proteção dos recursos naturais.

Na tabela que segue, apresentamos os principais impactos e benefícios do ecoturismo, lembrando que os impactos podem ser minimizados e os benefícios, potencializados, desde que suas atividades sejam corretamente planejadas.

Agente de Impacto	Efeitos Potenciais	Impactos Potenciais
•trilhas pedonais	•pisoteio •compactação do solo	•alteração da qualidade estética da paisagem
•trilhas eqüestres	•remoção da cobertura vegetal	•aumento da sensibilidade à erosão
•carros/caminhonetes •veículos em todo o terreno •barcos a motor	•liberação de gases de combustão •derrame de óleo / combustível •ruído	•eliminação do hábitat •interrupção de processos naturais •deterioração da qualidade do ar •deterioração da qualidade da água •perturbação da fauna e flora
•lixo	•deterioração da paisagem natural	•redução da qualidade estética da paisagem •contaminação do solo •contaminação da água
•descarga de efluentes	•alteração da acidez da água •contaminação de aquíferos •deterioração da paisagem natural	•contaminação do solo •contaminação da água •redução da qualidade estética da paisagem •interferência na fauna e flora aquáticas
•vandalismo	•remoção de atrativos naturais •interrupção dos processos naturais	•redução da qualidade estética da paisagem •interferência na fauna e flora aquáticas
•alimentação de animais	•mudança comportamental da fauna	•dependência da fauna •perturbação de visitantes
•construção de edifícios	•remoção da cobertura vegetal •eliminação de hábitat •libertação de fumos de combustão e poeira •ruído	•alteração da qualidade estética da paisagem •aumento da sensibilidade à erosão •deterioração da qualidade do ar •estresse na fauna e flora

Tabela 1 - Efeitos e Impactos Negativos Potenciais do Ecoturismo

Fonte: Ministério do Meio Ambiente, 2005.

3.12. Ações Governamentais para Estratégias de Sustentabilidade do Turismo

De acordo com as informações fornecidas pela Professora Maria Lucia Paiva, na entrevista para este trabalho, o Governo Federal, por meio do Ministério do Turismo, vem criando projetos com ações visando à regionalização. Aliado a esse processo há o desenvolvimento da Secretaria de Turismo do Estado de São Paulo e das Jornadas de Desenvolvimento do Turismo Paulista, procurando solidificar ações junto às regiões do estado, com criação dos Conselhos de Turismo. Todo esse trabalho tem por objetivo consolidar o turismo como fator gerador de riquezas e rendas, sem, contudo eliminar a importância das tradições e culturas locais, resgatando sua história, sua cultura, seu artesanato e outros atrativos que possam ser transformados em futuros produtos turísticos.

Desse trabalho da Secretaria de Turismo do Estado, resultou a divisão das macrorregiões, agrupamentos de cidades com identidades semelhantes e roteiros interligados. Hoje existem 8 (oito) macrorregiões, no Estado de São Paulo:

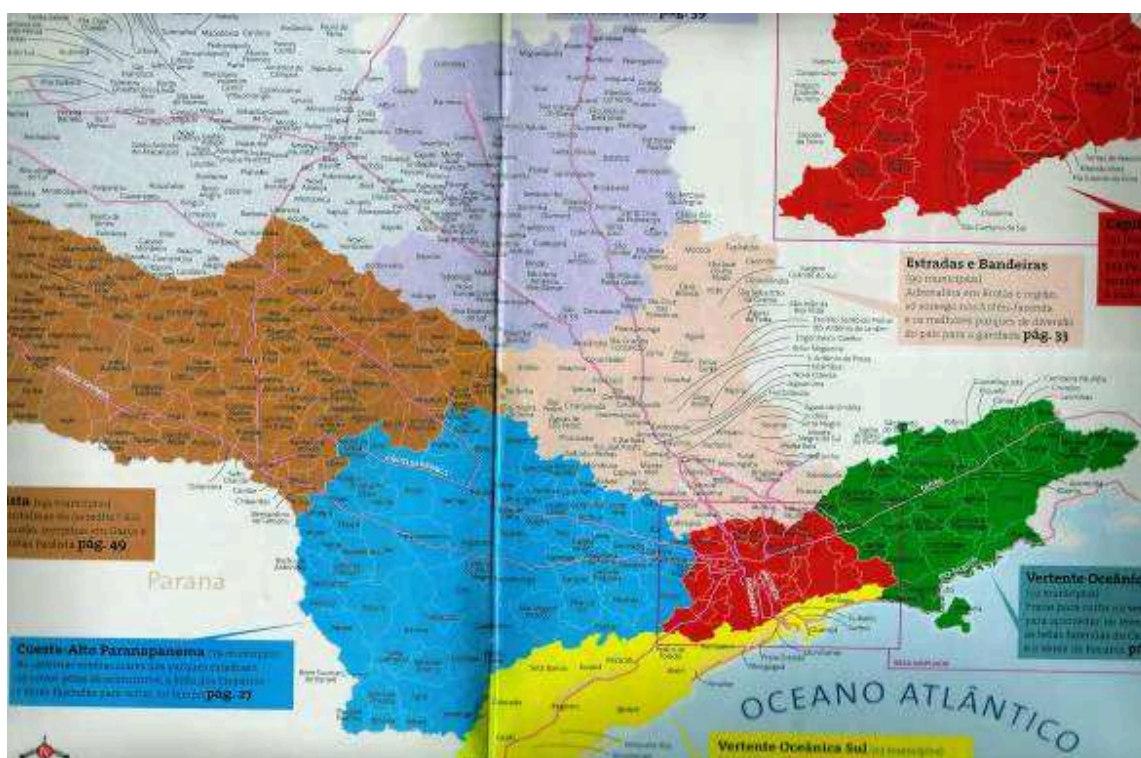


Figura 15: Mapa da divisão das Macrorregiões do Estado de São Paulo.

Fonte: Ministério do Turismo - Revista São Paulo é Tudo, 2005:6-7.

- 1- Capital Expandida – 39 municípios – região da Grande São Paulo
- 2- Centro-Norte Paulista – 96 municípios – região de São Carlos, Ribeirão Preto
- 3- Centro-Oeste Paulista – 143 municípios – região de Bauru, Ourinhos, Rancheira, Lins
- 4- Cuesta-Alto do Paranapanema – 79 municípios - região de São Carlos, Barretos
- 5- Entre Rios – 138 municípios – região de São José do Rio Preto
- 6- Estradas e Bandeiras – 88 municípios – região de Campinas
- 7- Vertente Oceânica Sul – 23 municípios – região do Litoral Sul
- 8- Vertente Oceânica Norte – 39 municípios – região do vale do Paraíba



Figura 16: Mapa da Região Vertente Oceânica Norte

Fonte: Ministério do Turismo - Revista São Paulo é Tudo, 2005:13.

A região do vale do Paraíba está inserida na Vertente Oceânica Norte. É composta por 39 municípios, que já estão com circuitos estruturados e formatados para visitação turística. São eles:

- **Rota da Fé** – 5 municípios – turismo religioso - região de Aparecida
- **Vale Histórico** – 9 municípios – rota do café e do ouro - região de Areias
- **Circuito Mantiqueira** – 5 municípios - região serrana – região de Campos do Jordão

- **Circuito do Litoral** – 4 municípios – turismo e lazer – região do Litoral Norte
- **Circuito Tecnológico** – 7 municípios – região industrial – região de São José dos Campos
- **Circuito Cultura Caipira** – em fase de estruturação e consolidação pelo Governo do Estado de São Paulo. Composto por: Taubaté, Tremembé, Caçapava, Jambeiro, Paraibuna, Redenção da Serra, Natividade da Serra, Lagoinha e São Luis do Paraitinga, cidades com identidade caipira e tropeira.

A responsabilidade pela coordenação do programa Estadual é a Secretaria de Turismo do Estado de São Paulo – SET. As coordenações regionais estão sob as responsabilidades dos Conselhos Regionais do Turismo e Delegacias Regionais de Turismo, e as coordenações municipais, sob as responsabilidades das Prefeituras Municipais/COMTURs.



Figura 17: Fazenda Resgate, em Bananal, datada do início do século XIX – Tempos do Ciclo do Café

Fonte: Ministério do Turismo - Revista São Paulo é Tudo, 2005:17.

4. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Entende-se por metodologia, o caminho do pensamento e a prática exercida na abordagem da realidade, neste trabalho. A metodologia inclui as concepções teóricas de abordagem e o conjunto de técnicas que possibilitam apreender a construção do projeto de pesquisa.

Foi uma pesquisa naturalista, já que o ambiente natural é a fonte direta dos dados. Foi uma pesquisa descritiva, porque os dados foram coletados por meio de entrevistas, e foi uma pesquisa documental, com dados de registros e documentos existentes em Instituições e órgãos públicos. Não encontramos outro trabalho que contemple este tema com o enfoque ambiental.

O estudo foi desenvolvido com o objetivo de realizar o levantamento histórico dos Caminhos das Tropas, a exemplo das ações efetuadas no percurso da Estrada Real de Minas Gerais, e reconhecer, nos trajetos do vale do Paraíba os locais que foram demarcados por tropeiros, a partir do século XVII. Procurou-se, por meio de um levantamento, analisar locais históricos – pousos, paradas, ranchos antigos, capelas; e ambientais – vestígios de velhas trilhas, cachoeiras, cavernas, visando a sua utilização em projetos turísticos.

O método de trabalho foi desenvolvido, primeiramente, na busca de documentos já existentes, e, em seguida, com entrevistas e visitação *in loco*.

A pesquisa documental foi feita em registros existentes em órgãos públicos e instituições de apoio da região do vale do Paraíba e cidades agregadas ao circuito das Rotas de Tropeiros e da Estrada Real.

Foram visitados *sites*, e houve pesquisa em museus, mapas e na literatura pertinente ao Projeto Estrada Real, para conhecimento do atual estado de conservação dessa estrada, sua sustentabilidade e métodos aplicados na educação ambiental, para uma possível comparação e aplicabilidade na região do Caminho das Tropas.

As entrevistas com moradores da região foram abertas e espontâneas, em busca de referências sobre a participação dos Tropeiros no desenvolvimento das

idades e sua influência na cultura local. Os entrevistados relataram fatos e experiências pessoais.

Histórias e “causos” foram contados por: João Carolino, 72 anos, tropeiro em atividade até a década de 80, morador do Bairro Bom Jesus, em Silveiras-SP; Jaine Quintanilha, 53 anos, filho de tropeiro e grande divulgador do tropeirismo da região, morador de Silveiras-SP; e, Maria Margarida de Jesus Silva, 63 anos, viúva de José Mendes, que criou seus 25 filhos participando da vida de tropeiro de seu marido.

Para obter subsídios e indicações da história, foram entrevistados o professor Dr. Ocilio de Azevedo Ferraz, Secretário de Turismo de Canas e possuidor de um dos maiores acervos sobre tropeirismo na região, e o professor José Luiz Pasin, historiador e pesquisador da Estrada Real e professor da UNISAL - Centro Universitário Salesiano de São Paulo.

Para levantamento das atuais ações junto ao tropeirismo, foi realizada uma entrevista aberta e espontânea com o Presidente da Associação Cultural dos Tropeiros do Vale, José Benedito Pinto Filho (Fião). As ações voltadas ao desenvolvimento do turismo da região e os futuros projetos foram relatados pela professora Maria Lúcia Paiva que integra o Circuito Cultura Caipira, juntamente com os Secretários de Turismo da região e o SEBRAE. Ela é também Conselheira Regional da Associação de Municípios de Interesse Turístico – AMITUR e Secretária Executiva do Conselho Municipal de Turismo de Taubaté – COMTUR Taubaté.

Além desses procedimentos, foram estudados o material referente ao assunto na forma de livros, relatórios e mapas disponibilizados por: Carlos Roberto Solera, Presidente da Associação Brasileira de Turismo Rural – ABRATURR, Membro do Conselho Nacional de Turismo e autor do livro “Histórias e Bruacas”; Fabio de Oliveira Sanches, geógrafo, professor da Universidade de Taubaté – UNITAU, membro do grupo de pesquisa sobre a Estrada Real e autor do livro “Estrada Real – O Caminho do Ouro”; e, Evandro Sathler, advogado ambientalista, assistente jurídico da FUNIVALE – Fundação Universitária do Vale

do Jequitinhonha, pesquisador da Estrada Real e autor do livro “Tropeiros & Outros Viajantes”.

As entrevistas e documentos referentes a este levantamento constam do Anexo III do presente trabalho, e as fotos e demais dados levantados sobre as rotas compõem a discussão dos dados e resultados.

Para efetuar a pesquisa de dados necessários ao estudo, foi realizada visita, com levantamento do roteiro *in loco*, construindo-se um registro por meio de documentos fotográficos que forneceram subsídios para averiguação da situação atual local.

Vários trechos das rotas de tropeiros e caminhos de tropas foram percorridos, para se chegar à seleção da amostra utilizada. Alguns desses trechos fizeram parte da história, conforme cita o pesquisador Fabio Sanches (2006:154). Esses trechos também foram referenciados em citações dos historiadores da região, e foram mencionados por tropeiros, assim como, por seus descendentes.



Figura 18: Alto e médio vale do Paraíba - Cidades elencadas para o trabalho

Fonte: Tom Maia e T. R. C. Maia, 1981:9.

Os trechos percorridos foram:

- 1-** Estrada dos Tropeiros – do km 36 da Rodovia Presidente Dutra até Silveiras, antiga estrada do Pouso Seco.
- 2-** Estrada dos Macacos – que liga Silveiras a Cunha.
- 3-** Rotas que ligam a serra dos Macacos a serra da Bocaina – percurso por fazendas.
- 4-** Estrada Municipal da Freguesia das Sete Voltas – liga Pindamonhangaba/Taubaté a Lagoinha e São Luis do Paraitinga.
- 5-** Estrada Municipal do Borba – José Ferreira Lopes “Zé Neneca” - Liga a estrada Sete Voltas a Pindamonhangaba (divisa).
- 6-** Estrada da Pedra Grande – liga Sete Voltas a Pedra Grande.
- 7-** Estrada Geraldo Cursino de Moura – Caieiras e Registro.
- 8-** Rota Guaratinguetá/Cunha – até Paraty – Rodovia Paulo Virgínio – SP 171.
- 9-** Rota Lorena/Canas/Cruzeiro e Cachoeira Paulista.
- 10-** Rota Santo Antonio do Pinhal/São Bento/Monteiro Lobato.
- 11-** Rota Taubaté/Çaçapava/Jambeiro.
- 12-** Rota Pedra Grande/Lagoinha/São Luis do Paraitinga/Catuçaba/Ubatuba/Taubaté.
- 13-** Rota da serra do Quebra Cangalha – Taubaté/Pindamonhangaba (estrada da Malacacheta)/Lagoinha/Cunha - sentido Paraty.

Entre os caminhos percorridos, escolhemos a rota da serra do Quebra Cangalha como estudo de caso, para efetuar um trabalho de geoprocessamento (GPS), verificando mapeamento da estrada, considerando a elevação, latitude, longitude, coordenadas, pontos de referência, bairro e cidade, com o intuito de monitorar o trecho, verificar a conservação ambiental, visando à formatação de novos produtos turísticos.

O trabalho foi realizado desde a entrada do Parque do Itaim, em Taubaté-SP, até o trecho da serra do Quebra-Cangalha, em direção à serra do Mar, e seguindo para Paraty (caminhos por fazendas e Mata Atlântica) (Anexo IV).

Segundo Sanches (2006:154), alguns trechos do caminho escolhido como amostra têm citações históricas e pertencem ao antigo Caminho Velho da Estrada

Real, que partia de Cunha a Lagoinha, São Luis do Paraitinga e Taubaté e, de lá, seguia por Pindamonhangaba até Guaratinguetá.



Figura 19: Parque do Itaim, Taubaté-SP – Início do percurso

Foto:Arquivo do autor, 2006.

Este trecho tem uma extensão de 76 (setenta e seis) quilômetros, foram necessárias cerca de 11 horas e quarenta minutos para ser percorrido, realizando-se a marcação no GPS.

Essa demarcação foi feita até o início do caminho em direção à Pedra da Macela, em Cunha, na serra do Mar, e, daí em diante, só pode ser percorrido utilizando-se muares ou veículos especiais, já que a trilha é muito estreita e íngreme, passando por locais repletos de pedras, por rios e riachos.

Da Pedra da Macela, pode-se seguir em direção a Paraty, perfazendo alguns trechos de calçamento histórico, percorridos por tropas na época do ouro e do café.

No anexo IV, encontra-se a tabela de geoprocessamento do caminho elencado para o estudo de caso do trabalho, com todos os dados coletados durante o percurso.

A demarcação do Caminho, processado no GPS, foi mapeada, na íntegra, pelo professor Fabio Sanches, da Universidade de Taubaté (Anexo V).



Figura 20: Mapa da Região do vale do Paraíba-SP – Traçado do caminho percorrido

Fonte: Imagem Landsat TM do ano de 1999 (bandas: 3B; 4G; 5R) disponível em www.inpe.br.

Os registros fotográficos sobre os locais mais significativos encontram-se editados nas figuras que compõem o trabalho.



Figura 21: Caminho em direção à Pedra da Macela - Cunha-SP

Foto:Arquivo o autor, 2006

Após o trabalho de geoprocessamento, os dados foram enviados via e-mail ao INPE (Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais), para demarcação da imagem via satélite e mapeamento da altitude (Anexo V).

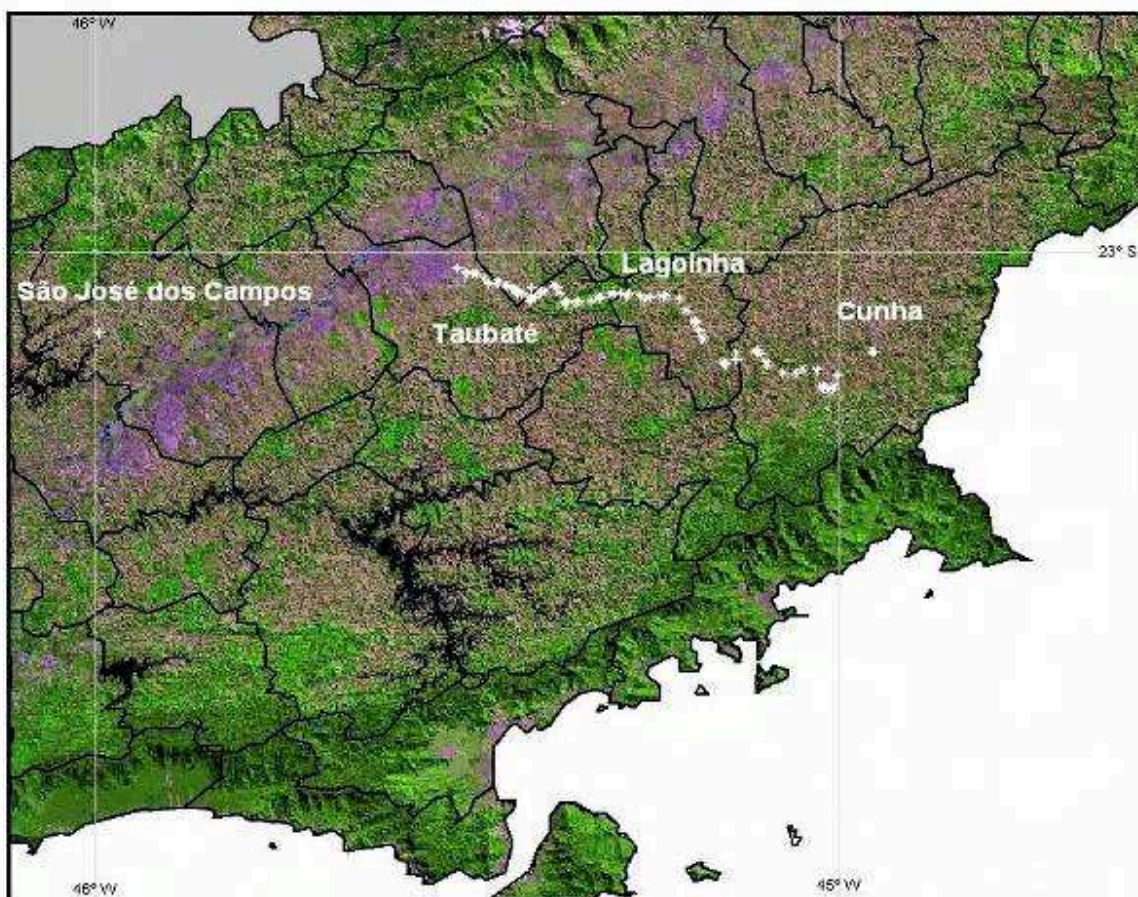


Figura 22: Mapa da região do vale do Paraíba-SP – Caminho percorrido Escala 1:250 000

Fonte: INPE, 2007.

Com o levantamento do GPS, iniciou-se o processo de análise dos possíveis trabalhos que poderão ser desenvolvidos visando à formatação de novos produtos turísticos, levando-se em consideração o potencial da região e as possibilidades de cada localidade visitada.

Foram utilizadas as Cartas do Brasil em escala 1:250 000, da Secretaria de Planejamento e Coordenação da Presidência da República – IBGE–Diretoria de Geodésia e Cartografia – Superintendência de Cartografia, da Região Sudeste do Brasil, folhas: SF-23-Y-B Guaratinguetá; SF-23-Z-A Volta Redonda; SF-23-Y-D Santos e SF-23-Z-C Ilha Grande, para parâmetro de conservação atual (Anexo V).

5. RESULTADOS

Em todo o percurso elencado pudemos observar belas paisagens, cachoeiras, nascentes, igrejas antigas, bicas de água, pontos históricos, fazendas de séculos passados e pesqueiros, que podem ser transformados em produtos turísticos, conforme mostram as fotos que seguem, tiradas durante a coleta de dados.



**Figura 23: Córrego Pinhão do Borba na estrada de Santo Antonio do Borba em Pindamonhangaba-SP
Acesso por estrada de terra**

Foto: Arquivo do autor, 2006.



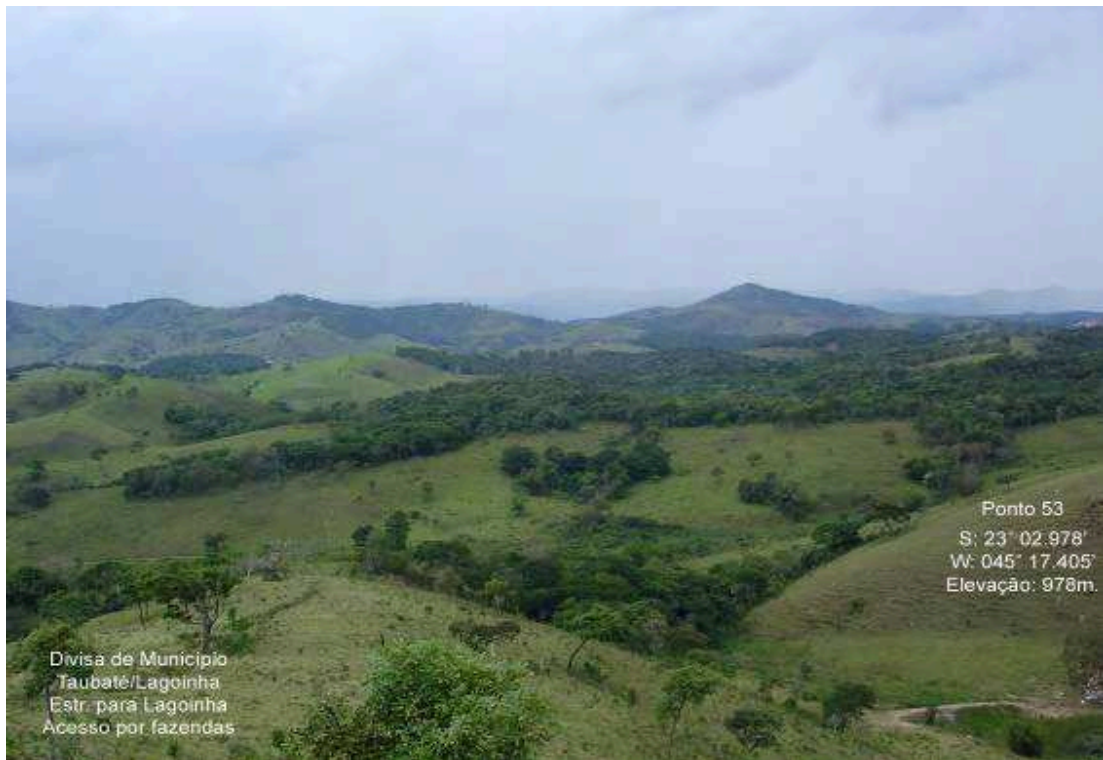
Figura 24: Igreja do Ipiranga – Estrada Mun. Dr. José Luiz Cembranelli. Bairro Itaim – Taubaté-SP
Acesso por estrada asfaltada

Foto: *idem, ibidem*.2006.



Figura 25: Fazenda das Palmeiras. Estrada Municipal de Pouso Frio – Taubaté-SP
Acesso por estrada de terra

Foto: *idem, ibidem*.2006.



**Figura 26 :Vista da DivisaTaubaté/Lagoinha-SP
Acesso por fazendas – estrada de terra**

Foto: *idem, ibidem*.2006.



**Figura 27: Nascente do Ribeirão do Pouso Frio. Estrada Pinda/Lagoinha. Pouso Frio – Taubaté-SP
Deságua no rio Una- Aceso por estrada de terra**

Foto: *idem, ibidem*.2006.



Figura 28: Ribeirão do Macuco - Estrada Pinda/Lagoinha-Bairro São José do Macuco – Taubaté-SP
Aceso por estrada de terra

Foto: *idem, ibidem*.2006.



Figura 29: Cachoeira do Pinga- Estrada para Curralinho – São José do Macuco – Taubaté-SP
Mata Atlântica - nascente do Rio Una-caminho por fazendas-

Foto: *idem, ibidem*.2006.



**Figura 30: Cachoeira do Jericó- Estrada para Bairro Sertão dos Mariano – Cunha-SP
serra da Bocaina – Acesso por estrada de terra**

Foto: *idem, ibidem*.2006.



**Figura 31: Nascente do Bairro do Pouso Frio – Taubaté-SP
Plantação de eucalipto ao redor – Acesso por estrada de terra**

Foto: *idem, ibidem*.2006.



Figura 32: Rio Paraitinga - Bairro Catioquinha – Serra da Bocaina – Cunha-SP
Acesso por estrada asfaltada e de terra

Foto: *idem, ibidem*.2006.

Alguns trechos percorridos são de estradas vicinais asfaltadas, outros, de terra, são de difícil acesso, com elevações variando de 568m até 1155m, conforme demonstrado no anexo V do presente trabalho.

Também foi possível observar que, em grandes trechos, existem plantações de eucaliptos, muitas áreas de pastagens, erosões, construções abandonadas, desmatamentos e um grande loteamento do Movimento dos Sem Terra – MST.

Nesse percurso, tivemos dificuldades para fotografar a área ocupada pelo loteamento, pois em todo o trecho os integrantes desse movimento mantinham vigilância, no intuito de impedir as paradas para fotos e conhecimento da área, daí a má qualidade das fotos tiradas com o carro em movimento.



Figuras 33 e 34: Loteamento MST – Bifurcação Bairro do Curralinho – Estrada Pinda/Lagoinha – Bairro São José do Macuco – Taubaté-SP - Acesso por fazendas
Foto: *idem, ibidem*.2006.





Figuras 35 e 36: Mata Atlântica – Estrada do Curralinho – Bairro São José do Macuco – Taubaté-SP
Grande plantação de eucaliptos vista do Bar do Chico - Acesso por fazendas
Foto: *idem, ibidem*.2006.





Figura 37: Fazenda Bela Vista – Entroncamento do Bairro Vermelho/Fazenda Santana – Bairro Barro Vermelho – Lagoinha-SP - Devastação da Vegetação - Acesso por estrada de terra Foto: *idem, ibidem*.2006.



Figura 38: Área de Pastagem – Serra do Quebra Cangalha – Bairro do Curralinho – Lagoinha-SP Devastação da Vegetação - Acesso por estrada de terra Foto: *idem, ibidem*.2006.



Figura 39: Casa abandonada – Próxima à Cachoeira do Pinga - Bairro do Pouso Frio – Taubaté-SP
Acesso por estrada de terra Foto: *idem, ibidem*.2006.

Ao comparar os resultados obtidos, quanto ao levantamento histórico dos caminhos dos tropeiros, reconhecendo os trajetos no vale do Paraíba, para identificar os locais demarcados por tropas a partir do século XVII e buscar novos pólos turísticos, constatamos que existem várias questões a serem consideradas, em relação, não só à história do tropeirismo, como também à história da região, tais como:

- A não utilização da história e sua valorização como fator e propulsor de ações ligadas ao desenvolvimento econômico da região. Isto é, não existem muitas pessoas interessadas em adaptar o modo de vida, criando idéias para geração de empregos, utilizando a história como fonte de renda para a população local. As questões são muito focadas em indústrias, problemas externos a essa história, ou a exemplo da regionalização;
- A descaracterização dos locais históricos e culturais da região, em função da necessidade de adaptação dos processos de globalização. As estradas

estão asfaltadas, facilitando o acesso aos centros urbanos e causando uma descaracterização da paisagem local;

- A valorização das comunidades locais com o tropeirismo, em função dos ranços e preconceitos com relação à cultura da região, a cultura caipira. Tropeiro é sinônimo de caipira, é o jeca, o caipira que fala errado, sai na estrada, usa bota e anda de mula. É quase pejorativo. Esta aceitação não existe na região, não há conservação da essência caipira.

Aspectos ligados aos impactos ambientais foram vistos em algumas estradas elencadas. Na Estrada dos Tropeiros - do Km 36 da Rodovia Presidente Dutra até Silveiras, antiga estrada do Pouso Seco, pudemos observar o desmatamento da região, construções do gasoduto, construções de residências e fazendas, lixo, depredação. O asfalto, nessa estrada histórica, tem como efeitos positivos a maior facilidade de acesso para percorrer a região e o avanço da globalização, e, como efeitos negativos, a descaracterização da história, a poluição, a alteração da qualidade estética da paisagem, o aumento da sensibilidade à erosão, a deterioração da qualidade do ar e o estresse da fauna e da flora.



Figura 40: Casa abandonada-Estrada de Silveiras – Serra dos Macacos – Silveiras-SP

Foto: *idem*, *ibidem*.2006.



Figura 41: Circulação de veículos pesados – Estrada dos Tropeiros – Silveiras-SP Foto: *idem, ibidem.2006.*



Figura 42: Erosão na beira da estrada – Estrada dos Tropeiros – Silveiras-SP Foto: *idem, ibidem.2006.*



Figura 43: Desmatamento – serra dos Macacos – Cunha-SP

Foto: *idem, ibidem.2006.*



Figura 44: Descarga de efluentes – Cunha-SP

Foto: *idem, ibidem.2006.*



Figura 45: Construção do Gasoduto Estrada dos Tropeiros – Silveiras-SP

Foto: *idem, ibidem*.2006.

No trecho do caminho que passa pelo Parque Estadual da Serra do Mar, Unidade de Proteção Integral, fundado em 29 de março de 1977, observamos que não há muita alteração da vegetação, já que se trata de área da Mata Atlântica preservada por lei de proteção ambiental.



Figura 46: Mata Atlântica- Estr. Mun. José Pereira Lopes "Zé Neneca"- B. Santo Antonio do Borba – Taubaté-SP
Vegetação preservada – Acesso por estrada de terra

Foto: *idem, ibidem*.2006.

Fora da área de proteção ambiental, o desflorestamento é uma constante. Na antiga estrada onde, até a década de 60, levavam-se 6 horas, de Guaratinguetá a Cunha, (hoje, SP-171 – Rod. Paulo Virgínio), o percurso era feito somente a cavalo, já que a via de acesso era por floresta densa. Hoje, com o desenvolvimento, levam-se 20 minutos, em estrada asfaltada, e podemos observar a vegetação alterada, com redução de atrativos, interrupção de processos naturais, remoção da cobertura vegetal.

Nas regiões visitadas, há muitas igrejas e construções dos séculos XVII e XVIII, muitas cachoeiras e rios, sem qualquer ação de conservação. As cachoeiras, por exemplo, devido ao desmatamento e à plantação de eucaliptos no entorno, têm o seu volume de água reduzido. Apesar disso, em alguns trechos das estradas rurais de Cunha podemos observar, de um mesmo ponto, a serra da Bocaina, a serra da Mantiqueira, e a serra dos Macacos, até a serra do Mar – uma paisagem exuberante e de grande valor turístico.



Figura 47: Pôr do Sol na serra do Quebra-Cangalha – Região de Cunha-SP
Ao fundo, a serra da Mantiqueira

Foto: *idem, ibidem*.2006.

Existem também ruínas, fazendas do tempo de escravos, ainda com engenho, troncos de castigos, senzalas e cavernas, em áreas particulares cujo acesso só é possível com veículos especiais ou a cavalo.

A Prefeitura Municipal de Taubaté, por meio do Departamento de Meio Ambiente e Turismo e da COMTUR, está entrando em contato com proprietários de fazendas da região, numa tentativa de elaborar estudos que permitam a visitação turística em suas terras. Foram realizadas visitas em várias propriedades, entrevistas com os proprietários e um mapeamento preliminar das principais necessidades para implantação de um Roteiro Rural. Além disso, já se encontra em processo de consolidação o projeto de sinalização turística para todo o roteiro de fazendas.

Há um projeto de divulgação do tropeirismo, elaborado pela Associação Tropeiros do Vale, com solicitação aos fazendeiros locais, para que eles possam abrir passagem por suas terras, para realização de cavalgadas, de forma sustentável, suprimindo e conservando os locais visitados, oferecendo pouso e alimentação aos turistas e pastos aos animais.

O “Ciclo do Tropeirismo” teve início a partir dos anos de 1700, criando condições necessárias para a integração humana e territorial, não só de grande parte do Brasil continental, mas de toda a região meridional sul americana. Então, por que um tema tão importante na trajetória brasileira nunca, ou quase nunca, foi ensinado em nossas escolas? Imensa parcela de nossa população, praticamente a totalidade dos jovens, e também muitos dos mais vividos, desconhece a história e as influências resultantes dessa epopéia brasileira vivida de forma tão intensa e difícil, a partir do século XVII (SOLERA, 2006:451).

Dentro do projeto Tropeiros do Vale, encontramos a divulgação e a preservação da cultura tropeira. O projeto poderá ser desenvolvido a partir do Rancho dos Tropeiros, no Parque Itaim, em Taubaté, que hoje é aberto das 8h às 17h. Existe também um projeto de palestras que serão oferecidas às escolas, para divulgação da tradição tropeira e, sobretudo, do resgate de sua identidade e sua história.

Para concretização do projeto serão necessárias algumas adequações na Rotina da Associação Cultural Tropeiros do Vale, como a mudança do horário de funcionamento do rancho, a construção de uma nova portaria, independente do Parque, e contratação de um caseiro, para que os tropeiros possam manter, no pasto local, seus animais e tralhas.

Com isso, poderão receber escolas de Taubaté e região, mantendo monitores para contar o início do tropeirismo, apresentando palestras, resgatando a cultura, demonstrando como viviam, o que faziam e como se vestiam. Será possível fazer cavalgadas, elaborando trilhas ecologicamente corretas, já que os caminhos das tropas, hoje, estão quase todos asfaltados, tornando-se impraticável a cavalgada com segurança e causando o desgaste dos animais. No entanto, os Tropeiros do Vale procuram acessar os pontos turísticos por estradas de terra alternativas, demarcando um novo caminho para o turismo rural, dentro e fora do Parque do Itaim, buscando o interesse da população num projeto de Educação Ambiental como parte da multidisciplinariedade da Ciência.

Qualquer atividade para visitação de cachoeiras, fazendas, grutas, marcos e monumentos históricos da região teria, como ponto de base, o Rancho dos Tropeiros.

Todo o passado da região surgiu do tropeirismo: estradas (trilhas), cidades, gastronomia, religiosidade, vestimenta, vocabulário, com suas expressões idiomáticas características (Anexos I e II), numa herança cultural completa.

Os Tropeiros do Vale possuem condições e infra-estrutura, tanto material, como de suporte de animais, suficiente para atender uma demanda turística: carros de apoio, desde que haja uma programação antecipada para cavalgada, animais, mantimentos, tralhas para divulgar a cultura e tradição em rotas tropeiras. A visitação a cidades e locais históricos, grutas, cachoeiras, e cavalgadas curtas ou longas, com projetos escolares, podem ser realizadas, numa tentativa de resgatar a vida do tropeiro, oferecendo pousos em ranchos, comidas típicas etc.

6. DISCUSSÃO

Quinhentos anos de história foi o que se procurou resgatar na reconstrução deste trabalho: reviver, por meio de depoimentos, visitas, leituras, documentos, fatos marcantes de uma história pouco preservada e pouco valorizada.

Comparando-se o desenvolvimento entre as regiões da Estrada Real em Minas Gerais e a Estrada dos Tropeiros em São Paulo, podemos perceber, de acordo com a literatura dos pesquisadores citados no trabalho, que as ações desenvolvidas na Estrada Real foram iniciadas no final do século XX, tendo sido implantadas pelo Governo de Minas Gerais. Essas ações impediram alguns impactos e minimizaram outros, preservando o ambiente e o patrimônio histórico, conservando suas raízes, mostrando que é possível obter desenvolvimento sustentável e, ao mesmo tempo, gerar renda e empregos, com a criação de projetos turísticos nas fazendas da região.

Essa preocupação é datada de 1994, com o surgimento das primeiras pesquisas e expedições e do grande interesse pelas três vias de acesso do Caminho Novo, Caminho Diamantino e boa parte do Caminho Velho (que chega até a região de São Paulo), todos na região de Minas Gerais. Ninguém ainda se ocupou do Caminho da Bahia.

Apesar do movimento ter se iniciado entre 1994 e 1995, podemos dizer que 1999 foi o ano da revolução contemporânea em busca da reconstituição histórica mineira da Estrada Real.

Esses caminhos mineiros não permaneceram totalmente intactos, mas ainda revelam trilhas calçadas no meio das matas, serras majestosas, núcleos urbanos e monumentos históricos e arquitetônicos, ao longo das rotas. São verdadeiras relíquias de um passado colonial e imperial brasileiro, podendo ser admiradas pelos turistas. Existem muitos pontos históricos e turísticos, dentro das fazendas que são abertas à população em parcerias com os órgãos governamentais.

Outros trechos foram modificados e degradados ao longo de três séculos de urbanização e de um século de industrialização. Longos trechos foram cobertos por rodovias modernas ou por largas estradas ainda não pavimentadas, mas com acesso a ônibus e caminhões. Outros trechos desapareceram em meio a pastagens, ou se perderam em matas secundárias, ou se converteram em vias urbanas das periferias das cidades.

Observamos, no livro do pesquisador Marcio Santos, que, com o surgimento de várias iniciativas para recuperação e divulgação dessa via histórica, registrou-se certa confusão quanto à identificação dos caminhos e a formatação dos projetos de desenvolvimento social que se instalou na região.

A implantação do projeto da Estrada Real, essencial ao desenvolvimento sustentável do turismo no Estado de Minas Gerais e sua implantação, tem gerado mudança radical na economia de várias cidades que se agregaram a esse circuito histórico, atraindo o interesse dos mais diversos setores e sendo alvo de iniciativas de agências e órgãos governamentais, empresas privadas, organizações não governamentais e pesquisadores individuais.

Sathler (1999), quando percorreu o trajeto de Spix & Martius, observou que todos os cidadãos e fazendeiros da região fazem questão de participar do Projeto Estrada Real, enquanto no Estado de São Paulo, no mesmo período, não houve interesse em elaborar ações que trouxessem os desenvolvimentos turísticos, históricos e culturais das cidades pertencentes ao trecho considerado Caminho Velho da Estrada Real.

Com a criação do Projeto Estrada Real, o governo mineiro, juntamente com seus parceiros, mostraram que é possível obter um desenvolvimento, gerando renda e empregos, criando projetos turísticos nas fazendas da região, preservando a natureza e resgatando a história e cultura local.

Esse trabalho nasceu com a nova estruturação do Governo Federal, juntamente com a Secretaria de Turismo do Estado de São Paulo, buscando-se colaborar com o Projeto de Desenvolvimento Turístico das macrorregiões, na criação de circuitos e na formatação de novos produtos turísticos.

O vale do Paraíba e o tropeirismo estão ligados por fortes acontecimentos do passado. O tropeirismo foi um ciclo de grande importância para a economia e para a fixação do homem no interior do Brasil, durante os principais acontecimentos econômicos, políticos e sociais ocorridos do século XVIII até o início do século XX. O vale do Paraíba foi passagem obrigatória dos tropeiros, que não mediram esforços para cruzar o país, transcendendo regiões, enfrentando todas as adversidades, dando origem a novas cidades, gerando riquezas, espalhando costumes e sedimentando tradições.

Nessa região, quase não encontramos marcos históricos (identificação da passagem da Estrada Real); somente pequenos trechos estão sofrendo erosões, ou já caíram, devido às chuvas. A preservação ambiental ainda não estava presente em ações governamentais, na região.

Hoje, têm sido desenvolvidas ações para recuperação e preservação do que restou da antiga Via Real, garantindo o patrimônio e a história no leito da estrada e seu entorno, transformando-os num produto turístico.

Durante algum tempo, a Estrada Real acabava no vale Histórico, e somente em junho deste ano, com o empenho da DEMATUR (Departamento de Meio Ambiente e Turismo de Taubaté), a rota chegou a Taubaté.

Nos Caminhos das Tropas da região, que podem ser utilizados como pontos turísticos, existem casas, pousos e ranchos de tropas situados dentro das fazendas, como a fazenda Santa Maria, a fazenda do Bonfim, a fazenda Fortaleza, mas sem livre acesso.

Somente em ocasiões especiais, como na Romaria de São Luis do Paraitinga a Aparecida, no pouso do bairro Bonfim, em Roseira-SP, a Prefeitura Municipal de São Luis do Paraitinga monta uma infra-estrutura para servir a janta tropeira, mantendo as tradições culinárias, musicais, religiosas e culturais.

O povo simples dos bairros, povoados e zona rural, mesmo com a chegada do modernismo, ainda mantém no sangue a essência tropeira, diferentemente do povo da cidade, que não “carrega” mais a alma tropeira, ou a alma caipira.

Hoje, seria necessário criar um projeto de conscientização turística ideal, junto aos fazendeiros da região, para que eles abram suas fazendas para o turismo ou para o turismo rural.

Se formos procurar a preservação histórica dos Caminhos das Tropas, em comparação com a da Estrada Real, não encontraremos muitos marcos históricos, como em Minas Gerais, pois já sofreram modificações e muitos impactos ambientais feitos pelo homem ou pelo tempo: desmatamentos, oleodutos, privatizações. As velhas fazendas históricas tornaram-se sítios particulares, sem acesso ao turismo.

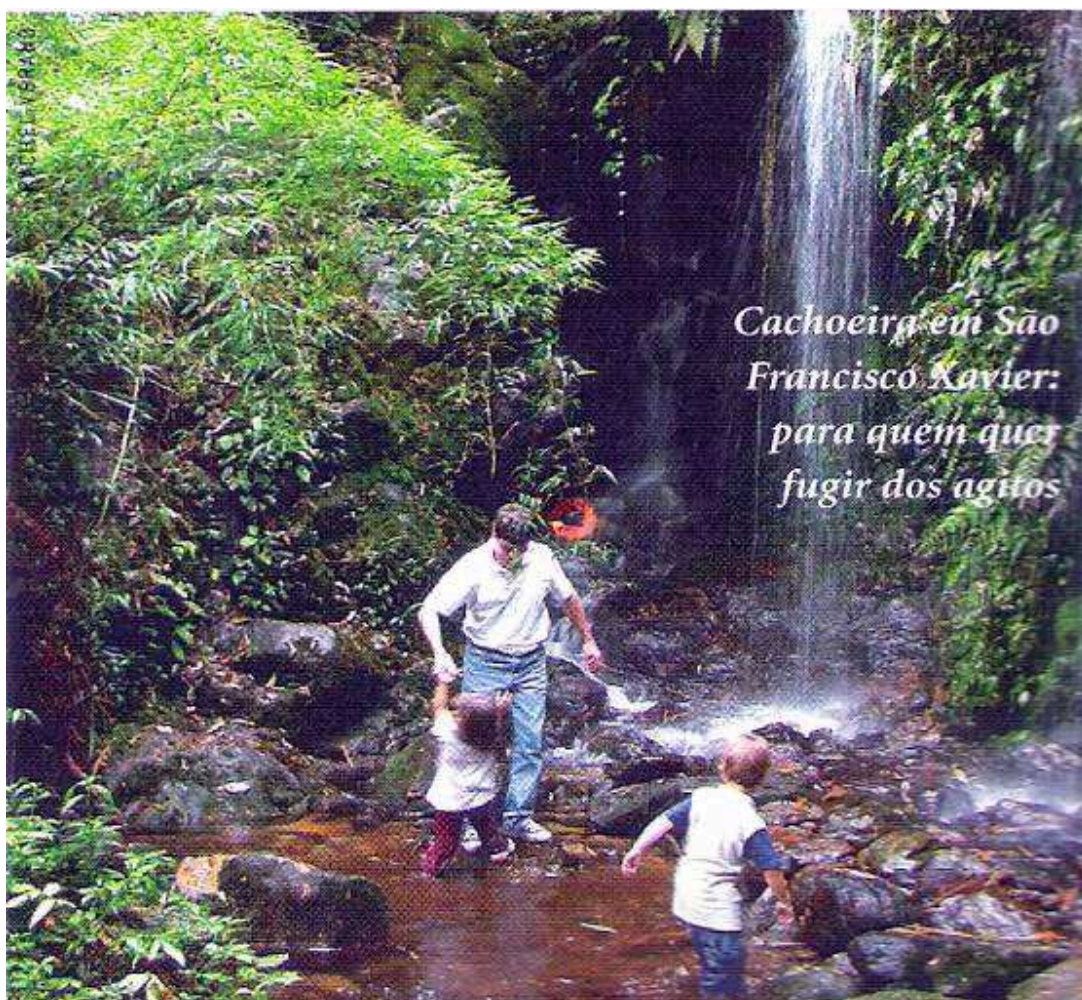


Figura 48: Cachoeira em São Francisco Xavier na região do Circuito Mantiqueira

Fonte: Revista São Paulo é Tudo, 2005:16

7. CONCLUSÃO

Hoje, somente um público seletivo vive a realidade tropeira. Resta-nos divulgá-la à população regional, mostrando como resgatar uma cultura herdada dos séculos passados, uma cultura que está desaparecendo. De acordo com o depoimento do Professor Dr. Luiz Pasin, isso é o final da nossa história. Temos que dar valor às nossas tradições, nosso patrimônio, para que a globalização não invada nosso passado. Temos que encontrar novas soluções.

A solução passa pela criação de novos projetos, que deverão ter como objetivo a formatação de produtos, consolidação de novos pólos turísticos, ampliação do número de turistas para a região, aumentando a permanência e o gasto médio dos turistas, agregando valores ao turismo regional.

Para consolidar esses objetivos, é de suma importância que o projeto contemple:

- 1-** A definição dos municípios envolvidos;
- 2-** A definição da sinalização turística a ser utilizada pelas rotas, pois é importante que o turista identifique os novos produtos, criando uma identidade comum entre os municípios envolvidos.
- 3-** Criar uma visão de sustentabilidade para o projeto, incluindo: a regulamentação dos Caminhos das Tropas pelos órgãos competentes; o fortalecimento dos parceiros envolvidos no projeto, com oficinas de capacitação dos órgãos públicos e membros de conselhos, entre outros; gerenciamento das novas empresas, visando à capacitação dos recursos humanos; qualidade, informações e infraestrutura; participação e conscientização da comunidade; e, sobretudo ações que garantam o incentivo ao desenvolvimento do turismo.

As pequenas localidades históricas podem ter sustentabilidade, e falta-lhes somente dinamização, por parte dos políticos locais, para organizá-las em busca de outras fontes, que não sejam apenas o artesanato típico, e de outros caminhos incentivados pelas prefeituras, mantendo sempre sua essência caipira.

Com a criação de estratégias de desenvolvimento sustentável, poderemos criar produtos turísticos formatados e competitivos, garantir a qualidade de serviços com capacitação profissional, fomentar identidade cultural e comercial e consolidar os pólos turísticos e a integração regional, utilizando as Motivações Turísticas:

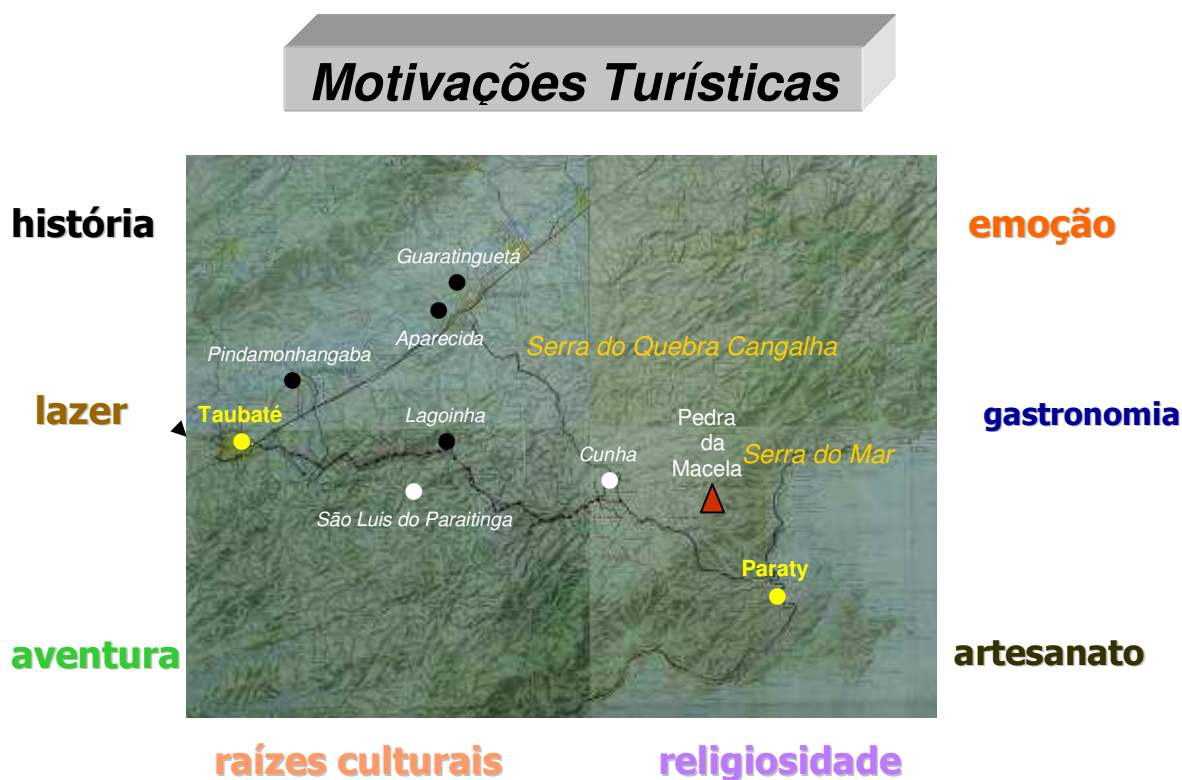


Figura 49: Geoprocessamento da estrada elencada demarcado em mapa datado de 1976 - IBGE

Fonte: demarcação do autor, 2007

Após a definição dos caminhos, será necessário monitorar os trechos que poderão servir para o Turismo e elencar suas motivações.

Os produtos e negócios voltados para a **Natureza e Aventura** podem ser encontrados nos locais visitados, como: trilhas e roteiros ecológicos, esportes radicais, visitas a Parques Naturais, rios e cachoeiras. Na **História e Cultura**, podem ser criados roteiros históricos e culturais, visitação a fazendas antigas da época do Brasil Colônia (escravos), artesanatos, museus. Para a **Fé e Misticismo**, existem as peregrinações, visitas a Igrejas e Capelas, eventos e festas religiosas, locais de reflexão e Centros de Meditação. Para **Saúde, Lazer e**

Bem-estar, existem locais que podem ser transformados em clínicas e/ou *Spas* para recuperação da saúde, com climas e altitudes saudáveis, gastronomia colonial e típica, pesqueiros, pousadas etc.

1. HISTÓRIA E CULTURA



Figura 50: Entroncamento para o Bairro da Fazendinha – Sertão do Tembê - Estrada Vicinal Benedito Galvão de França- Bairro Catioquinha – Cunha-SP
Referência Histórica à Revolução de 24 – Acesso por estrada asfaltada

Foto: Arquivo do autor, 2006



Figura 51: Fazenda Uruema, Bairro do Registro - Taubaté-SP, localizada em estrada asfaltada

Foto: idem, ibidem. 2006

1. HISTÓRIA E CULTURA



Figura 52: Acervo do Museu da Associação Cultural dos Tropeiros do Vale - Parque Itaim - Taubaté-SP
Foto: *idem, ibidem.* 2007



Figura 53: Exposição de figureiro no Bairro do Registro - trabalho em madeira – Taubaté-SP
Foto: *idem, ibidem.* 2007

2. NATUREZA E AVENTURA



Figura 54: Rio do Paraitinga – B. da Catioquinha - Cunha-SP

Foto: *idem, ibidem*. 2006



Figura 55: Bairro do Sapezal – Divisa de Taubaté e Lagoinha-SP - Área de Pastagem
Acesso por estradas de terra

Foto: *idem, ibidem*. 2006

2. NATUREZA E AVENTURA



Figura 56: Cachoeira do Pinga, Nascente do rio Una – Mata Atlântica B. Pouso Frio - Taubaté-SP

Foto: *idem, ibidem*. 2006



Figura 57: Ponte sobre o Rio Paraitinga - Lagoinha-SP

Foto: *idem, ibidem*. 2006

3. FÉ E MISTICISMO



Figura 58: Igreja Metodista do Jericó - B. Jericó - Cunha-SP

Foto: *idem, ibidem*. 2006



Figura 59: Capela do Senhor Bom Jesus - Taubaté-SP

Foto: *idem, ibidem*. 2006

3. FÉ E MISTICISMO



Figura 60: Igreja Nossa Senhora da Conceição - Lagoinha-SP

Foto: *idem, ibidem.* 2006



Figura 61: Capela Santa Rita - B. Serra Negra - Taubaté-SP

Foto: *idem, ibidem.* 2006

4. LAZER, SAÚDE E BEM-ESTAR



Figura 62: Fazenda São João – B. Santo Antonio do Borba - Taubaté-SP

Foto: *idem, ibidem*. 2006



Figura 63: Caminho pela Mata Atlântica - Taubaté-SP
Vegetação preservada

Foto: *idem, ibidem*. 2006

4. LAZER, SAÚDE E BEM-ESTAR



Figura 64: Fazenda Helio Fortes - Bairro do Pouso Frio - Taubaté-SP

Foto: *idem, ibidem*. 2006



Figura 65: Divisa dos municípios Taubaté e Lagoinha-SP - serra do Quebra Cangalha

Foto: *idem, ibidem*. 2006

A negação da cultura e da tradição é coisa bem brasileira.

Abdica-se de identidade cultural própria, buscando a identificação com outros povos, e, nesse processo, acaba-se perdendo a identidade originária, resultando em um povo sem memória.

Para aceitar a industrialização, muitas cidades têm que abrir mão de suas tradições, por não acreditarem num entrosamento entre o “velho e o novo”. São José dos Campos-SP é uma típica cidade da região que optou pelo modernismo.

Nas demais regiões dos circuitos determinados pelo Programa de Desenvolvimento do Turismo Regional, é de suma importância que se contemplem todas as ações conjuntas (relacionadas abaixo) que fazem parte de uma Estratégia de Desenvolvimento para obter uma Visão de Sustentabilidade.



Figura 66: Ações mínimas para elaboração do Projeto de desenvolvimento do Turismo Sustentável
Fonte: Solera, 2005 (trabalho apresentado em Itararé-PR sobre Tropeiros)

É necessário que haja um trabalho de conscientização da comunidade local, com educação ambiental oferecida nas escolas. O interesse está crescendo. Espera-se que os dados que foram levantados no presente trabalho possam ser úteis a outros pesquisadores, para que venham dar continuidade a essas análises, com ações integradas com Órgãos Públicos, Instituições, ONGs, OCITs e Instituições Universitárias, cujo apoio aos projetos poderá viabilizar o resgate do que chamamos de “Sítios de Pertencimentos” que, segundo Zaoual, (2003), é um local em sentido geográfico (bairro, cidade, micro-região, região, país) e também, em sentido simbólico (adesão a uma cultura, a uma ideologia, a uma religião). Esse dois sentidos remetem a significados específicos definidos pelos seus atores, os quais, em função de sua identidade, aceitam ou recusam o que lhes é proposto ou imposto, ou, ainda, procuram soluções originais para seus problemas, principalmente no que se refere à importância de evolução econômica e preservação ambiental da comunidade local.

Os produtos turísticos e educativos deverão ser apresentados oportunamente a órgãos públicos e parceiros que tenham interesses no desenvolvimento do turismo rural na região.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMEIDA, A. de. **O tropeirismo e a feira de Sorocaba**. Sorocaba: Luzes, 1968. 228p.
- _____. **Vida e morte dos tropeiros**. São Paulo: Livraria Martins, 1981. 212p.
- <<http://www.tropeiros.camaramunicipalduquedecaxias.com.br>>. Acesso em:22/2/06.
- ANDRADE, A. C. de A.; ABREU, M. M. **Historias de Taubaté através de textos**. Prefeitura Municipal de Taubaté, col. Taubateana 17. Taubaté, 1986, 112p.
- CÂMARA Municipal de Duque de Caxias. **1ª Sessão Legislativa. 15ª Legislatura 2005/2006. Nossa Cidade – história, 2005**. Disponível em: <<http://www.tropeiros.camaramunicipalduquedecaxias.com.br>>. Acesso em: 16/02/06.
- DIAS, R. **Sociedade do turismo**. São Paulo: Atlas, 2003.251p.
- DOMINGUES, J. M. **Tropeirismo, seminário de estudos tropeiros**. Sorocaba: Uniso, 2003, p. 185-192. cap. IV.
- ELLIS Jr., A. **O Ciclo do Muar**. Revista de História n° I. São Paulo: FFCL USP,, 1950. Capítulo 2 – A Dominação Pessoal. pp. 65-84.
- FERRAZ, O. J. A. **Caminhos da Colonização. Viagens de tropeiros entre serras**. São Paulo: Antonio Bellini Editora e Cultura, 2002, 326 p.
- FIORITO, L. F. **O retrato do tropeiro – a permanência de um tipo sócio-profissional no vale do Paraíba Paulista: o município de Cunha**. Monografia apresentada no Departamento de Ciências Sociais e Letras – Universidade de Taubaté-SP, Taubaté, 1996, 69p.
- FRANCO, M. S. de C. **Homens Livres na Ordem Escravocrata**. São Paulo: UNESP, 1997. Capítulo 2 – A Dominação Pessoal, pp. 65-84.
- FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil**. 16. ed. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1979.
- HISTÓRIAS de São Sebastião. **Transportes pelo tempo**. 2005. Disponível em: <<http://saosebastiao.com.br>>. Acesso em 14/02/ 2006.
- HOLANDA, S. B. de. **Caminhos e Fronteiras**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. Capítulo 8 – Do Peão ao Tropeiro, pp. 125-134.
- INSTITUTO **Estrada Real**. Disponível em: <<http://www.estradareal.org.br/>>. Acesso em: 19/02/06.
- LUFTHER, F. **Minidicionário**. São Paulo: Scipione, 1990, 583p.

MAIA, T.; MAIA T. R. de C. **O folclore das tropas, tropeiros e cargueiros no vale do Paraíba**. Rio de Janeiro: FUNART, Instituto Nacional do Folclore, 1981, 125p.

MARINHO, A.; BRUNHS, H. T. **Turismo, lazer e natureza**. Barueri: Manole, 2003, 205p.

_____. **Viagens, lazer e esporte: o espaço da natureza**. Barueri: Manole, 2006, 214p.

MATHEUS, C. E.; MORAES, A. J. de; CAFFAGNI, C. W. do. **Educação Ambiental para o Turismo Sustentável**. São Paulo: RiMa, 2005. 180p.

MENEZES, J. N. C. **História e turismo cultural**. Belo Horizonte: Autêntica, 2004. 128p.

ORGANIZAÇÕES das Nações Unidas (ONU). Organización Mundial Del Turismo (OMT). Departamento de Información Económica y Social y analices de Políticas de las Naciones Unidas. Recomendaciones sobre Estadística de Turismo. New York, 1994.

PASIN, J. L. **Vale do Paraíba – a Estrada Real: caminhos & roteiros**. Aparecida: Santuário, 2004, 142p.

RECCO, C. **A atividade dos tropeiros no Brasil**. Historianet, 2005. Disponível em: <<http://www.historianet.com.br>>. Acesso em: 26/02.06.

RUFFATO, L. **Rotas do Vale: memórias do comércio do vale do Paraíba / pesquisa e iconografia**. Museu da Pessoa. São Paulo: Museu da Pessoa: Sesc, 2004,151p.

SANCHES, F.de O.; SODERO, F. T.; PRUDENTE, H. A. **Estrada Real: o caminho do ouro**. Aparecida: Gráfica e Editora Santuário, 2006. 164p.

SANT'ANNA, A. L. **Estrada Real: este caminho vale ouro**. Texto publicado em Brasil Viagem, 2006. Disponível em: <<http://www.brasilviagem.com>>. Acesso em: 19/02/06.

SANTOS, M. **Estradas Reais: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil**. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001, 180p.

SATHLER, E. **Tropeiros & Outros Viajantes**. Rio de Janeiro: FUNIVALE, 1999, 353p.

SOLERA, C. R. **História & Bruacas: uma viagem ao mundo de muitos mundos**. Curitiba: Progressiba, 2006, 613p.

SOUZA, L. M. M. de. **Análise da atividade turística como alternativa econômica para o meio rural no município de Taubaté-SP**. Monografia de conclusão do curso de Geografia – Universidade de Taubaté-SP, Taubaté, 2001. 68p.

STRANFORINI, R. **No caminho das tropas**. Sorocaba: TCM, 2001, 130p.

VAINFAS, R. (Org.). **Dicionário do Brasil Imperial**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2002. Verbete “Tropeirismo” de Sheila de Castro Faria, p. 705-707.

ZAOUAL, H. **Globalização e Diversidade Cultural**. São Paulo: Editora Cortez, 2003, 142p.

FONTES ORAIS

- Entrevista gravada com o **Prof. Dr. José Luiz Pasin** - UNISAL – Lorena. Em 07/10/06
- Entrevista gravada com o **Professor Ocilio de Azevedo Ferraz** - Secretário do Meio Ambiente de Canas. Presidente da Fundação Nacional do Tropeirismo (Silveiras/SP). Proprietário de um dos maiores acervos de tropeiros da região. Em 07/10/06.
- Entrevista gravada com a **Professora Maria Lucia Paiva** - Secretária Executiva do COMTUR-Taubaté e Vice-Secretária Executiva do Circuito Cultura Caipira - Taubaté. Em 15/09/06.
- Entrevista gravada com o **José Benedito Pinto Filho (Fião)** - Presidente da Associação Cultural Tropeiros do Vale – Taubaté. Em 20/04/06.
- Entrevista gravada com **Sr. João Carolino** - Tropeiro – Bairro Bom Jesus – Silveiras. Em 09/10/06.
- Entrevista gravada com **Dona Maria Margarida de Jesus Silva** – 63 anos - Viúva do Tropeiro José Mendes – Estrada dos Macacos – Silveiras. Em 09/10/06.
- Entrevista gravada com o **Jaine Quintanilha** - Descendente de Tropeiro – 53 anos – Silveiras. Em 07/10/06.

ANEXOS

Anexo		Página
01	Expressões da Literatura Oral	89
02	Provérbios da Literatura Oral	90
03	Transcrição Integral das entrevistas com pesquisadores e tropeiros	91
	Prof. Dr. José Luiz Pasin	92
	Professor Ocilio de Azevedo Ferraz	94
	Professora Maria Lucia Paiva	97
	José Benedito Pinto Filho (Fião)	101
	Jaine Quintanilha	104
	João Carolino	106
	Maria Margarida de Jesus Silva	107
04	Geoprocessamento da Estrada elencada para Estudo de Caso do Trabalho - Dados Coletados do GPS Fonte:Arquivo do autor, 2007	108
05	Mapeamentos da Estrada elencada	117
	Mapeamento da Elevação da Região - Monitoramento por Satélite Escala 1:250 000 Fonte: INPE, 2007.....	118
	Pontos demarcados por GPS para o Mapeamento da Estrada Elencada Dados GPS coletados pelo autor, e processados pelo Prof. Fábio Sanches, 2007 Fonte: Imagem Landsat TM do ano de 1999 (bandas: 3B; 4G; 5R) disponível em www.inpe.br	119
	Pontos demarcados por GPS para o Mapeamento da Estrada Elencada Mapeamento com divisão em três partes, para melhor identificação do local Dados GPS coletados pelo autor, e processados pelo Prof. Fábio Sanches, 2007 Fonte: Imagem Landsat TM do ano de 1999 (bandas: 3B; 4G; 5R) disponível em www.inpe.br	120
	Carta Geográfica da Região do vale do Paraíba datada de 1976. Dados demarcados pelo autor, 2007. Escala 1:250 000 Fonte: IBGE, 2007.....	122
06	Autorização do Código de Ética para entrevistas	123

Expressões da Literatura Oral

“você vai levar um pito”

“deixe de ser besta”

“não seja burro”

“pai-dos-burros”

“deu com os burros n’água”

“teimoso como uma mula”

“bater bruaca”

“cor de burro quando foge”

“teimoso que nem burro empacador”

“dizer besteira”

“estar emburrado”

“enfeitada feito madrinha de tropa”

“é bom pra burro”

“de pensar morreu um burro”

“picar a mula”

“desembestou”

“besta quadrada”

“ficar bestificado”

“cabeça dura igual mula velha”

Provérbios da Literatura Oral

“Burro velho não pega marcha.”

“Bate-se na cangalha pra burro entender.”

“Quando um burro fala, o outro abaixa a orelha.”

“Quem não pode com a sela, não pode com a cangalha.”

“É na sela que o burro conhece quem monta.”

“Praga de urubu, burro não pega.”

“Os cães ladram, a tropa passa.”

“Amarra-se o burro à vontade do dono.”

“A burro empacador, cabresto curto.”

“Filho de burro pode ser lindo, mas um dia dá coice.”

“Aonde vai o cincerro, vai a tropa.”

“Quem anoitece na pipa, amanhece na bica.”

“Muda a cor do pasto, o burro não come.”

“Quem não quer ouvir barulho, não carrega duas cumbucas.”

“Quem não pode com mandingas, não carrega patuá.”

“Andorinha que acompanha morcego morre dependurada.”

“Formiga e moça quando cria asas é pra se perder.”

“Onde te querem muito vá pouco. Onde te querem pouco não vá.”

“Quem não quer ver pinico debaixo da cama, não vai cedo na casa dos outros.”

**TRANSCRIÇÃO INTEGRAL DAS ENTREVISTAS REALIZADAS
COM PESQUISADORES E TROPEIROS**

Entrevista gravada com o Professor José Luiz Pasin
UNISAL – Lorena-SP
Pesquisador da Estrada Real

(O Professor José Luis Pasin é um dos grandes estudiosos sobre a Estrada Real.)

A nossa região é muito rica em histórias e tradições.

O povo, hoje, não quer mais ficar na roça, vem para a cidade fugindo do ranço da escravidão, com vergonha de uma cultura caipira.

O linguajar do povo caipira é bem peculiar, com expressões coloniais ou ibéricas, com misticismos da religiosidade que são coisas antiqüíssimas que vão desaparecendo com as novas gerações. Isso é o final da nossa história. Diante disso, há grande necessidade de bem se documentar.

Temos que dar valor às nossas tradições, nosso patrimônio, para que a globalização não invada. Temos que achar novas soluções.

As pequenas localidades históricas podem ter sustentabilidade, faltando dinamizar, pelos políticos locais, outras fontes que não sejam, somente, o artesanato típico, para que tenham organização. Falta dinamizar outros caminhos que podem ser incentivados pelas prefeituras, dinamizar novos caminhos sem perder a essência caipira.

A negação da cultura é coisa bem brasileira.

Nós abdicamos de nossa identidade para identificarmos com outros povos, onde acabamos perdendo essa identidade, tornando-se um povo sem passado.

Em Guaratinguetá, encontramos o museu Frei Galvão, que procura manter as tradições.

Na riqueza histórica de nossa região, no percurso que liga Taubaté / Caçapava, encontramos trechos abandonados que faziam parte do Caminho dos Sertões.

Muitos artistas e pesquisadores têm focado, em seus trabalhos, trechos históricos da região. De Taubaté para Pindamonhangaba, Thomas Hendrix fazia desenhos dos ranchos existentes na época do Império. Spix & Martius montaram uma comitiva e fizeram o percurso da Estrada dos Sertões, de Taubaté para Minas Geais (1817-1820). Debret desenhou o percurso de Taubaté em 1827. Encontramos esta região nos mapas, locais e ribeirões dos Itinerários da Independência para as viagens de D. Pedro.

As estradas da região eram caminhos indígenas (antigos). Depois houve todo o movimento de penetração nos sertões pelos aprisionadores de índios, seguido do bandeirismo, que foi o período de desbravamento. No século XVII deu-se início a questão dos metais, a busca pelo ouro das Minas Gerais.

Até 1928, esse caminho era utilizado como estrada São Paulo-Rio de Janeiro.

Hoje, como estão estes caminhos?

Qual a importância dada a eles?

Por onde passavam?

O que ainda existe no local?

Luiz Pasin

Entrevista gravada com o Professor Ocilio de Azevedo Ferraz
Secretário do Meio Ambiente de Canas-SP
Presidente da Fundação Nacional do Tropeirismo (Silveiras/SP)

(O Professor Ocilio José de Azevedo Ferraz é uma das poucas pessoas da Região que possui grande acervo de tropeirismo. É um grande estudioso na área.)

A estrada Real começava em Taubaté, descendo o Rio Paraíba abaixo, até a cidade de Lorena, a parte baixa da serra da Mantiqueira, local de fácil acesso, aonde os tropeiros iam, heroicamente, em direção a Minas Gerais.

Os Programas de Turismo Rural na região do vale do Paraíba são, hoje, somente as comemorações dos Padroeiros das cidades. Na Europa, Turismo Rural é, de fato, uma busca da socialização cultural, onde os fazendeiros da região colocam placas em suas fazendas, chamando a população para usufruir a natureza local – “Esta fazenda está aberta para o Turismo Rural”.

Em Caçapava – SP, eu mantinha em minha fazenda a Fundação do Tropeirismo, na busca de abertura de um espaço “para ser feliz”, com o mesmo propósito: “O TURISMO DE CULTURA QUE SOCIALIZA, PORQUE O POVO BRASILEIRO TEM NECESSIDADE DESSE TIPO DE DESENVOLVIMENTO CULTURAL”.

Tenho grande preocupação em ter uma elegância em transpor o século passado para a época atual, com peças de teatro, concurso de música, festivais gastronômicos, porque isso criaria a manutenção da alma.

É preciso estimular o lado da alma. Temos uma região sui generis, onde existe a crença em muitos santos, mas não podemos afirmar que os santos mantêm alma. Ex.: São José do Barreiro, Santa Cabeça, Santo Antonio do Pinhal, São Luiz do Paraitinga, Aparecida etc.

Não podemos elitizar o processo de manutenção da alma, envolvendo o circo concreto da negritude, numa aproximação maior. Temos que resgatar esses valores culturais de forma simples e real.

— Somos completamente atípicos. Não pode existir uma patrulha ideológica, temos que pensar na alma do lugar, nas causas, nos valores e tradições locais.

Antigamente, a Estrada que liga a Rodovia Presidente Dutra à cidade de Silveiras não tinha nome, estava muito decadente. Durante o governo do Sr. Paulo Maluf, eu, (Ocilio) entreguei um documento para o Deputado Cunha Bueno, que o entregou para o Sr. Maluf, passando a chamar esta estrada de Estrada dos Tropeiros.

Esta estrada sai da Dutra e vai até a divisa com o Rio de Janeiro, passando por Santa Cabeça, Silveiras, Areias, São José do Barreiro, Arapeí, Bananal, Estado do Rio. Depois de Bananal, ele recebe o nome de Pouso Seco. Esse trecho pertence ao Caminho Velho da Estrada Real, era a vertente principal.

A Estrada dos Tropeiros mudou muito, devido ao reflorestamento, impedindo o acesso e não sendo possível fazer, de forma contínua, o verdadeiro percurso da estrada. Vieram as grandes indústrias, como a Votorantin, a Nobreceu Pal, ComGas, que acabaram bloqueando a passagem.

Existem as subestradas, interrompidas por fazendas e reflorestamentos das indústrias, onde, hoje, só conseguiremos resgatar pequenos trechos, ainda não interrompidos. Há, ainda, a chance de recuperação destes trechos, que não foram mais percorridos, nem a cavalo.

Não tem como percorrer a verdadeira estrada, ela foi bloqueada pelo desenvolvimento que invadiu grande parte da estrada. Hoje encontramos alguns pequenos trechos que possuem cachoeiras, comidas típicas nas fazendas, numa cultura do passado.

Para mim, uma referência do tropeirismo no século XXI, é o Sr. José Benedito Pinto Filho (Fião), que está sempre à frente das viagens, com tropas de muares e eventos ligados ao tropeirismo.

Tem muita viagem de lá pra cá, daqui pra lá, só que sempre feita de carro, nunca a cavalo.

Quanto ao calçamento da estrada, a cidade de Cunha recebeu um marco da Estrada Real, mas as informações são só voltadas para a região de Minas Gerais.

O ideal seria que cada cidade fizesse seu próprio roteiro, com seu turismo nas estradas, com levantamento de preservação ambiental, para que se pudesse montar o “pacote” Estrada dos Tropeiros, como um marco histórico da região.

Os descendentes do tropeirismo têm identidade com a cultura caipira. Temos que pensar na arquitetura, na religiosidade, na música, no artesanato, enfim, na alma tropeira, com seus “causos”, valores e tradição.

No km 68 da Rodovia Presidente Dutra encontra-se a Estrada dos Tropeiros. A 3km de Silveiras, há um marco histórico da Revolução de 1842, com uma bica de água potável, que hoje está seca, em má conservação, e muito lixo no local.

A origem da cidade de Jambeiro foi um pouso de tropeiros que havia debaixo de um jambeiro que havia na serra.

— A Rota de Tropeiros na região do vale do Paraíba deu início à Estrada Real?

Tinha um roteiro da Estrada Real que embocava em Tremembé, ia por Santo Antonio do Pinhal, São Bento do Sapucaí e virava para o lado de Minas Gerais. Havia outro caminho pela serra da Mantiqueira, que passava em Sapucaí Mirim (trecho mineiro da estrada).

Outros trechos também foram bastante percorridos na época, como: a estrada que liga Cunha → Taubaté → Registro → São Luis do Paraitinga → Catuçaba.

A Estrada Real começa em Taubaté, em lombo de burro, dando início pelos bandeirantes, que fundaram mais de trinta cidades pelo caminho dessa estrada, desbravando os sertões. A estrada desce a serra da Mantiqueira e se incorpora à Estrada Real.

Pela serra da Mantiqueira, o tropeiro levava o café para Minas Gerais. De Lorena ao sul de Minas, de Monte Verde a Aparecida.

Pela serra do Mar e da Bocaina, a carga seguia para o litoral, fazendo com que a riqueza do novo ciclo abastecesse as cidades, chegasse aos portos do litoral e seguisse para Portugal. De Cunha a Paraty (trilha dos Guaianazes), de Taubaté a Ubatuba, de São José do Barreiro a Mambucaba, de São José dos Campos a São Sebastião.

As principais rotas usadas para ligar São Paulo e Minas Gerais ao Rio de Janeiro eram o “Caminho Velho” de Minas Gerais – Guaratinguetá → Paraty, e o “Caminho Novo” – Lorena → Fazenda santa Cruz.

As cidades do vale do Paraíba despontaram: Silveiras, Cunha, São José do Barreiro, Areias, Lagoinha, São Luis do Paraitinga, Bananal, Lorena, Roseira, Aparecida, Guaratinguetá, Taubaté, Jacareí, Queluz.

Na época do ouro, não havia mulher tropeiro, havia “tropeiro dama”. Os tropeiros eram muito fieis às suas esposas e família. Era uma coisa muito curiosa, pois esses tropeiros dama trabalhavam nos ranchos, cuidando, cozinhando e servindo aos tropeiros.

”O chão do tropeiro é o céu de Deus”.

Ocilio Ferraz

Entrevista gravada com a Professora Maria Lucia Paiva
Secretária Executiva do COMTUR-Taubaté
Vice-Secretária Executiva do Circuito Cultura Caipira – Taubaté-SP

(É professora na área de Turismo, pesquisadora de temas ligados à Cultura regional do vale do Paraíba, desenvolvendo projetos junto ao Conselho Municipal de Turismo de Taubaté e junto às nove cidades que integram o Circuito de Cultura Caipira.)

O COMTUR, Conselho Municipal de Turismo, que tem como presidente o Sr. Edson Carmona, surgiu no início do ano de 2005. Nesta época, eu ministrava aulas no curso de Hotelaria e Turismo da Universidade de Taubaté, quando conheci o pessoal da Secretaria de Turismo do Estado de São Paulo, que estava implantando um Projeto de Jornadas e Desenvolvimento do Turismo do Estado de São Paulo.

Nesta reunião deu-se o início dos trabalhos de turismo no Litoral Norte, com parceria da Universidade de Taubaté – UNITAU.

Até então, na cidade de Taubaté não havia uma ação pela Prefeitura Municipal, com relação ao turismo.

No mês de maio de 2005, fui convidada pela Diretoria da ABRESI (Associação Brasileira de Restaurantes e Similares) para dar uma palestra, em Taubaté, sobre a formatação do turismo e profissionais de turismo, e o Diretor de Turismo e meio Ambiente de Taubaté, Sr. Antonio Roberto Paulicchi, que acabava de assumir o seu posto, estava presente e solicitou-me ajuda para implantação do Projeto Turístico para a cidade de Taubaté.

Outras palestras, encontros e reuniões aconteceram, efetivamente, em julho do mesmo ano, e foi montado, juntamente com o SEBRAE, o Programa de Desenvolvimento de Turismo Receptivo – PDTR, e foram convidadas várias entidades representativas de Taubaté: Associação dos Engenheiros; OAB; Universidade de Taubaté; pessoas ligadas a agências de turismo; tropeiros e seus representantes; líderes da comunidade italiana de Quiririm, entre outros, para que pudessemos começar a pensar em desenvolver o COMTUR de Taubaté.

O turismo tem que ser muito planejado, e Taubaté tem algumas vertentes históricas e culturais, como o Sítio do Pica-Pau Amarelo, Mazzaropi; Monteiro Lobato, turismo rural, mas com ações ainda não estruturadas.

Desenvolvemos alguns projetos com os representantes das entidades locais e começamos a estruturar o COMTUR, e seus participantes tomaram posse em julho de 2006.

Agora, efetivamente, começamos a trabalhar com o Conselho Municipal de Turismo de Taubaté', junto com o SEBRAE, e estamos elaborando os quatro primeiros projetos, que são:

- 1- Sensibilização da Comunidade – para que as pessoas envolvidas possam saber o que é o turismo; como receber o turista; qual a importância do turismo hoje, como a terceira economia do mundo (de cada 10 empregos, 7 são na área de turismo e serviços); perceber a grande área econômica em Taubaté, senão ficaremos atrelados, somente, na área industrial, e isso não tem muito futuro, temos que investir em outras coisas também.
- 2- Capacitação de Empresários e Operacionais – treinar o pessoal para que possa trabalhar junto aos meios empresariais, de hospedagens, restaurantes, lanchonetes, até mesmo os pipoqueiros e taxistas, para que possam informar o turista dos locais para visitação na cidade e região.
- 3- Turismo nas Escolas – desenvolvendo cartilha com os principais pontos turísticos, para que os professores e alunos possam ajudar na divulga o.
- 4- Formata o de Produtos Turísticos – montagem de infra-estrutura para recep o do turista, com horários de funcionamento dos locais visitados, capacidade de suporte, banheiros adequados, alimenta o etc.

Esses projetos ainda não foram transformados em a oes,   necessário, primeiramente, preparar a infra-estrutura para desenvolvê-los.

Uma a o já estruturada   que Taubaté, hoje, faz parte do percurso da Estrada Real, devido ao empenho de Cíntia Manfredini, Gerente de Turismo de Taubaté, que documentou e comprovou que Taubaté fazia parte deste roteiro, al s, era anterior a ele.

O Projeto Estrada Real, na região de São Paulo, não tem a mesma estrutura de conserva o turística de Minas Gerais. Em São Paulo, ainda   um projeto que está no papel e ainda não se consolidou. Para isso, será necessário trabalhar com o turismo no município e circuitos de macro-regiões, que o Governo Federal apóia a regionaliza o do turismo em forma de circuitos, que são agrupamentos de cidades com identidades semelhantes, para desenvolvimento de roteiros interligados. Na nossa região, temos a

Macro-região Vertente Oceânica Norte, constituído por 39 (trinta e nove) municípios e divididos em seis circuitos.

- 1- Rota da Fé – Aparecida do Norte, Guaratinguetá, Roseira, Cachoeira Paulista, Potim – regiões de turismo religioso.
- 2- Vale Histórico – Bananal, Areias, Silveiras, Canas, Cruzeiro, Lavrinhas, Cunha, São José do Barreiro, Guaratinguetá – que fala da colonização da terra dos primeiros habitantes, da época do café e do ouro.
- 3- Circuito Mantiqueira – região da serra – Campos do Jordão, Pindamonhangaba, Santo Antonio do Pinhal, São Bento do Sapucaí, Monteiro Lobato. Esse é o circuito mais conhecido, principalmente, em termos de verba, com grande investimento hoteleiro e comercial.
- 4- Circuito do Litoral – Ilha Bela, São Sebastião, Caraguatatuba, Ubatuba.
- 5- Circuito Tecnológico – São José dos Campos, Jacareí, Guararema, Itaquaquecetuba, Mogi da Cruzes, Suzano, Guarulhos – região industrial.
- 6- Circuito Cultura Caipira – já estruturado e consolidado pelo Governo do Estado de São Paulo – Taubaté, Tremembé, Caçapava, Jambuí, Paraibuna, Redenção da Serra, Natividade da Serra, Lagoinha, São Luis do Paraitinga – cidades que têm a identidade caipira, tropeira, de pessoas que usavam esta região mais agrícola, região de áreas de pastagens, desde o início da colonização.

O Circuito hoje está tentando programar planejamentos para interligar essas cidades, com alguns roteiros já em funcionamento, mas, efetivamente, em termos de turismo precisamos descobrir formas para trazer as pessoas para ficarem em Taubaté e participarem de roteiros também nas cidades vizinhas.

O que ainda não foi desenvolvido é, justamente, a rota histórica da região. Hoje, estão sendo catalogadas as fazendas, igrejas, grutas, cachoeiras, pontos históricos, num trabalho em fase de criação.

O turismo precisa ser planejado, com ações voltadas às rotas, com trabalhos em parcerias com prefeituras, empresas, universidades.

O que está faltando em Taubaté são as Rotas Tropeiras, que não são muito valorizadas ainda. É preciso divulgar como era antigamente, como os tropeiros comiam, como se vestiam, como dormiam, como viviam, como andavam, quais as estradas

usadas. Essas rotas são um elo de ligação das 39 municípios dos circuitos, num processo de reconstrução, e revivendo cada momento da história datada de séculos passados.

Precisamos resgatar os Sítios de Pertencimentos, que nada mais é que a economia do mundo globalizado, onde o homem, praticamente, perdeu a desarticulação com o mundo real onde nasceu. Ele nega suas raízes e prefere buscar a identidade de outros povos, mexendo com a natureza em busca de seu prazer e de soluções para seus problemas, buscando lá fora, uma cultura que tem outro contexto. Temos que buscar um modo de trabalhar o planejamento urbano de forma mais adequada, buscando o fator de geração econômica e preservação ambiental da comunidade local.

Lúcia Paiva

Entrevista gravada com o **José Benedito Pinto Filho (Fião)** **Presidente da Associação Cultural Tropeiros do Vale – Taubaté-SP**

(É um dos principais responsáveis pela Fundação da Associação Cultural dos Tropeiros do Vale e da preservação da memória ligada ao tropeirismo.)

Os Tropeiros do Vale é uma Associação que resgata a vida tropeira da região, mantendo seus costumes, suas raízes, sua gastronomia, sua cultura, preservando a memória do passado, ligada ao tropeirismo.

O café, cana de açúcar, fumo eram algumas das mercadorias transportadas em lombo de burro, nas rotas antigas utilizadas pelos tropeiros, assim como o carvão, que era transportado das fazendas para as ferrovias.

Nas rotas longas de viagem dos tropeiros, tinha a carga para uso próprio, carne seca, carne de porco, a farinha, o feijão, que eventualmente, serviam para troca, de acordo com as necessidades.

A “Barganha”, em Taubaté, segundo histórias contadas pelos tropeiros, surgiu com o tropeirismo, num local, que na época, era chamado de Lagoa, porque era uma área baixa, com muita água, era uma várzea, e ali vinham tropeiros de todas as regiões, como Redenção da Serra, São Luis do Paraitinga, Natividade, entre outras ,trazendo alimentos, como porcos, galinhas, carne seca, para consumo humano, em troca de roupas, ferramentas, armas. Faziam a troca no pátio da Breganha, originando o nome, onde hoje é o Mercado Municipal.

Os tropeiros trouxeram o hábito da montagem do presépio, tendo o 1º presépio de Taubaté sido montado no Convento Santa Clara.

Existiam muitos Caminhos do Ouro, um deles ia de Paraty-RJ para Ouro Preto-MG, passava por Guaratinguetá, subindo pelo bairro das Pedrinhas, e outro ia de Taubaté, passando pelo bairro do Registro, local designado pela Coroa Portuguesa para efetuar o registro do ouro que saía das minas. Os aventureiros saíam de Minas Gerais, vinham em direção a Tremembé, Taubaté, Registro, serra do Quebra Cangalha, seguindo para Paraty. Faziam este percurso seguindo as antigas trilhas dos índios já existentes, contornando a serra da Mantiqueira e serra do Mar.

Na rota de Paraty, encontramos Bananal, Arapeí, Areias, Silveiras, Guaratinguetá, Potim, Aparecida Pindamonhangaba e Taubaté, cidades que surgiram na época do tropeirismo, que, na realidade, foram ranchos ou pousos de tropeiros (Taubaté já existia,

nessa época). Observamos que elas distam, umas das outras, cerca de 25 a 30km, que correspondem, mais ou menos, de 3 a 4 léguas, já que este era o percurso que a tropa fazia, a cada dia, em regiões de montanhas. Como andavam muito carregados, não podiam forçar os animais.

No Parque do Itaim, em Taubaté-SP, em 2003, foi construído o Rancho dos Tropeiros, já com a idéia de servir de “pouso de tropeiros”, já que existem, hoje, tropeiros de outras regiões, como São Bernardo do Campo, Guararema, Biritiba, etc., que destas cidades saem em cavalgada em lombo de mula, burro ou cavalo, em direção a Aparecida do Norte. A idéia do rancho, na época, foi servir de pouso para os tropeiros que saíam montados até seu destino.

Hoje, há um grupo seleta nos encontros de tropeiros, durante as festas tradicionais das cidades do vale do Paraíba, como Silveiras, Jambeiro, Redenção da Serra, Cunha, Paraty, Natividade da Serra, Bananal, Arapeí, Areias.

Em 2006, houve a XXXIV Romaria de São Luis do Paraitinga até Aparecida do Norte, saindo de São Luis pela manhã de 5ª feira, em direção à Igreja Bonfim, localizada em Roseira, para o pouso, e no dia seguinte parte para Aparecida do Norte, permanecendo até sábado de manhã, quando retornam direto a São Luis, com chegada prevista no domingo à tarde.

Os tropeiros realizam um ritual religioso típico, quando chegam em Aparecida, e outro, quando retornam a São Luis.

Na romaria de Aparecida há um ponto em Lagoinha, no Bairro Ribeirão (Chico Marino), onde a comida é típica, servida aos tropeiros que ali passavam. O carro de apoio vai à frente, preparando estes lugares, assim como os tropeiros, antigamente, enviavam seu cozinheiro na frente, com as tralhas (trempi e panelas), para quando a tropa chegasse a comida já estivesse preparada.

No pouso da Igreja Bonfim em Roseira, a Prefeitura Municipal de São Luis do Paraitinga monta uma infra-estrutura para servir a janta tropeira, mantendo as tradições de culinária, música, religiosidade e cultura.

Com relação a pouso para tropeiros, a Associação Cultural Tropeiros do Vale, em qualquer terra ou fazenda, sempre são bem recebidos, criando-se uma espécie de tradição.

“É só chegar na porta da fazenda e falar que estão viajando e precisando de pouso”. Nunca receberam um não como resposta, demonstrando boa vontade, apoio ao evento, oferecendo alimentação para os animais. Alguns têm necessidade de cobrar por animal no pasto, outros não cobram nada, mas sempre nos recebem muito bem, abrindo, às vezes, até a porta de sua própria casa, quando não têm um rancho para disponibilizar.

O que mantém a tradição tropeira são as cavalgadas promovidas por eventos, o museu com a reunião de tralhas (equipamentos para uso tropeiros). Alguns fazendeiros, conscientes da importância deste resgate, permitem a entrada de visitantes em suas terras (sem divulgação), outros dificultam o acesso.

Os Tropeiros do Vale foram para Barretos-SP em 2005, que, embora a estrada seja uma trilha de boiadeiro, e não de tropeiros, seguiram por um circuito totalmente novo, em região de gado de corte, cana de açúcar, laranja, levando 19 dias, desde Taubaté a Barretos, saindo dia 06/08 do Bairro do Monjolinho..

A região de Sorocaba-SP era a região de comércio de muares, que eram animais xucros, amansados pelo caminho.

Quase todas as rotas para cavalgada, hoje, não são originais, são encontrados caminhos paralelos.

Da região de Sorocaba vinham os animais (muares) para o nosso Vale, eram negociados, e como vinham “tocados”, eram amansados pelo caminho.

Fião

Entrevista gravada com o **Jaine Quintanilha** **Descendente de Tropeiro – 53 anos**

(Filho de tropeiro, é morador da cidade de Silveiras e hoje faz parte da divulgação do tropeirismo local.)

Encontramos ainda, na região, muitos tropeiros e seus descendentes, todos com muitas histórias e “causos” para contar.

As estradas utilizadas por tropeiros, como a Estrada do Ouro, são estradas paralelas às estradas asfaltadas.

Até a década de 60, mais ou menos, os tropeiros transportavam muito caulim (cal), de Cunha para Guaratinguetá e Lorena.

O calçamento da Estrada do Ouro não é na estrada que liga Cunha a Paraty, e sim, no meio da serra. Não era uma estrada de muito agrado, porque, apesar de não ter lama, as pedras eram roliças e havia muitos acidentes.

É um trecho da estrada quase desaparecido, pela erosão. Foi alterado o trajeto para Paraty, porque a estrada era quase intransponível.

Já na serra da Bocaina, as estradas utilizadas por tropeiros são todas de terra.

A grande procura pelo turista são as estradas de terra, que possuem cachoeiras, histórias de grutas e cavernas utilizadas como esconderijo de ouro, escravos etc.

A Estrada do Ouro não é a estrada asfaltada que liga Cunha a Paraty; na realidade, a estrada verdadeira é outro caminho.

Os tropeiros preferiam andar em uma estrada maior, porque pela estrada calçada não compensava, já que as pedras eram lisas, roliças, e se perdiam muitas mulas. No trecho com calçamento não havia barro, mas era muito escorregadio.

Da Estrada do Ouro, hoje não tem quase nada. Só pequenos trechos que estão sofrendo erosões, outros caíram com a chuva.

Até a década de 60, levava-se 6 horas de Guaratinguetá até Cunha, feita a cavalo e por floresta densa.

Há muitas cachoeiras na região que, hoje, devido ao grande desmatamento e outras conseqüências da má conservação, estão se resumindo em pouca quantidade de água.

Quando começou a exploração excessiva do ouro e pedras preciosas, Portugal passou a ter um controle tão grande, com regras rígidas, devido à desvalorização da pedra (contrabando feito pelos tropeiros, dentro das botas ou embaixo das selas dos animais).

As armas eram levadas para comercialização. Os tropeiros usavam facões, faziam seus ranchos para se alimentarem melhor, descansarem, e havia compra e venda de produtos comercializados, como alimentos, ferraduras, roupas, armas etc.

A finalidade dos tropeiros era só o comércio. Não exploravam as minas.

A cidade de Cunha tem, hoje, 148 anos (fundada em 1858), e a Igreja Matriz foi construída em 1731.

Quintanilha

Entrevista gravada com Sr. João Carolino
Tropeiro – Bairro Bom Jesus – Silveiras-SP

(O Senhor João foi tropeiro e hoje lembra com muita saudade os tempos sofridos, mas felizes.)

Tenho hoje 79 anos e 8 (oito) filhos, que, até 1962 e 1963, ainda pegaram um tempo de pobreza. Eu ainda vivia do tropeirismo.

Durante minha vida tropeira, vi muita gente morrer de fome durante o percurso da tropa. A gente não tinha o que comer.

Era uma vida doída, com muita fome, até que passamos a morar na cidade e tivemos muita fartura.

Nas viagens, os donos da tropa iam sempre juntos para tomar conta, eles não tinham confiança na gente.

Havia muito respeito, honestidade, palavra, integridade, essa era a alma dos tropeiros.

A vida naquele tempo era difícil, mas se tornava fácil, a gente era feliz, com respeito e orgulho.

Hoje, os filhos não querem nem ouvir falar de roça, tropa, ou lembrar qualquer coisa daquela vida.

Essa época foi um tempo muito sofrido, mas um tempo “bão”!

João Carolino

Entrevista gravada com Dona Maria Margarida de Jesus Silva
– 63 anos – Viúva do Tropeiro José Mendes – Estrada dos Macacos – Silveiras-SP

(Dona Maria relembrou, com muita emoção, os tempos vividos na época do tropeirismo.)

Tenho muito orgulho de fazer parte do tropeirismo.

Meu marido foi tropeiro a vida inteira e eu sempre acompanhava ele.

O papel da mulher na época dos tropeiros, no século XX, era de cozinhar nos ranchos que as tropas faziam as paradas.

Quando o percurso era grande, as mulheres saíam na frente e preparavam tudo para esperar os tropeiros que vinham com as cargas e mercadorias.

Quando saíam junto com as tropas, para entrega de mercadorias, iam passear e conhecer lugares novos.

Poucas mulheres subiam no lombo do burro e iam junto com as tropas. Eu pegava meus filhos e íamos todos juntos.

Criei 25 (vinte e cinco) filhos, trabalhando na roça, e tudo era festa, na época da tropeirada.

O que mais marcava eram os “causos” contados pelos tropeiros na beira da fogueira.

Foi um tempo muito bom, que a gente era muito feliz.

Hoje, eu cozinho a comida tropeira nos eventos da cidade e sempre sou convidada para fazer a comida e comandar a cozinha nas festas da região.

Meus filhos não gostam muito quando eu falo dessa época. Eles têm vergonha do tempo caipira.

Maria Margarida

**Geoprocessamento da Estrada Elencada
para Estudo de Caso do Trabalho**

Dados Coletados do GPS

<i>P t.</i>	<i>elevação</i>	<i>Longitude S</i>	<i>Latitude W</i>	<i>coordenadas K</i>	<i>coordenadas UTM</i>	<i>referência</i>	<i>estrada</i>	<i>bairro</i>	<i>cidade</i>
1	630 m.	23°01.506'	045°31.273'	0446591	7453574	Parque Itaim	Estrada Municipal Dr. Jose Luiz Cembranelli (asfalto)	Itaim	Taubaté
2	576 m.	23°01.748'	045°30.477'	0447954	7453132	Depto. Agronomia - Unifau	Estrada Municipal Dr. Jose Luiz Cembranelli (asfalto)	Itaim	Taubaté
3	571 m.	23°01.838'	045°30.431'	0448032	7452965	Ponte do Rio Una	Estrada Municipal Dr. Jose Luiz Cembranelli (asfalto)	Itaim	Taubaté
4	568 m.	23°01.810'	045°29.971'	0448818	7453021	Igreja do Ipiranga	Estrada Municipal Dr. Jose Luiz Cembranelli (asfalto)	Itaim	Taubaté
5	577 m.	23°01.783	045°29.539'	0449555	7453073	Cruzamento Estr. Sete Voltas com Chico Alves (Dutra)	Estrada das Sete Voltas (asfalto)	Ipiranga	Taubaté
6	575 m.	23°02.253'	045°28.937'	0450586	7452208	(placa) Pesque-pague do Vale Oriental (acesso ao Bairro do Borba)	Estrada das Sete Voltas (asfalto)	Ipiranga	Taubaté
7	575 m.	23°02.575'	045°28.675'	0451035	7451617	Pesqueiro M.A.C. Doni	Acesso à Igreja Santo Antonio do Borba (terra)	Ipiranga	Taubaté
8	611 m.	23°02.448'	045°27.940'	0452289	7451854	Sítio Paraíso n° 1.500	Estrada Santo Antonio do Borba (terra)	Ipiranga	Taubaté
9	617 m.	23°02.429'	045°27.884'	0452385	7451890	Divisa de Município Taubaté/Pinda	Estrada Santo Antonio do Borba (terra)	Santo Antonio do Borba	Divisa Taubaté/Pinda
10	614 m.	23°02.430'	045°27.884'	0452386	7451887	Ponte sobre Córrego da Ponte Alta	Estrada Santo Antonio do Borba (terra)	Santo Antonio do Borba	Pindamonhangaba
11	611 m.	23°02.625'	045°27.224'	0453514	7451531	Rancho da Tilápia (pesqueiro)	Estrada Santo Antonio do Borba (terra)	Santo Antonio do Borba	Pindamonhangaba

1 2	608	m.	23°02.625'	045°27.225'	0453512	7451530	<i>Igreja Santo Antonio do Borba</i>	Estrada Santo Antonio do Borba (terra)	Santo Antonio do Borba	Pindamonhangaba
1 3	613	m.	23°02.678'	045°27.150'	0453640	7451435	<i>Pedreira</i>	Estrada Santo Antonio do Borba (terra)	Santo Antonio do Borba	Pindamonhangaba
1 4	625	m.	23°02.799'	045°26.819'	0454205	7451212	<i>Recanto do Pescador</i>	Estrada Santo Antonio do Borba (terra)	Santo Antonio do Borba	Pindamonhangaba
1 5	626	m.	23°02.804'	045°26.808'	0454225	7451203	<i>Área de Pastagem</i>	Estrada Santo Antonio do Borba (terra)	Santo Antonio do Borba	Pindamonhangaba
1 6	627	m.	23°02.949'	045°26.534'	0454693	7450938	<i>Morro da Malacacheta (Mata Atlântica preservada)</i>	Estrada Santo Antonio do Borba (terra)	Santo Antonio do Borba	Pindamonhangaba
1 7	625	m.	23°03.075'	045°26.349'	0455010	7450706	<i>Acesso ao Bairro do Monjolinho</i>	Estrada Santo Antonio do Borba (terra)	Santo Antonio do Borba	Pindamonhangaba
1 8	622	m.	23°03.103'	045°26.336'	0455032	7450655	<i>Ponte sobre Córrego Pinhão do Borba</i>	Estrada Santo Antonio do Borba (terra)	Santo Antonio do Borba	Pindamonhangaba
1 9	621	m.	23°03.140'	045°26.230'	0455214	7450586	<i>Bifurcação com a Estrada Santo Antonio do Borba</i>	Estrada Municipal José Pereira Lopes "Zé Neneca"	Santo Antonio do Borba	Pindamonhangaba
2 0	623	m.	23°03.169'	045°26.178'	0455303	7450534	<i>Dentro do Morro da Malacacheta (vegetação preservada)</i>	Estrada Municipal José Pereira Lopes "Zé Neneca"	Santo Antonio do Borba	Pindamonhangaba
2 1	675	m.	23°03.188'	045°25.992'	0455620	7450499	<i>Divisa de Município Pinda/Taubaté Igreja .</i>	Estrada Municipal José Pereira Lopes "Zé Neneca"	Santo Antonio do Borba	Divisa Pinda/ Taubaté
2 2	732	m.	23°03.578'	045°25.352'	0456715	7449783	<i>Vegetação preservada</i>	Estrada Municipal José Pereira Lopes ""Zé Neneca"	Santo Antonio do Borba	Taubaté
2 3	710	m.	23°03.559'	045°25.245'	0456898	7449818	<i>Venda "Zé da Erva"</i>	Estrada Municipal de Pouso Frio	<i>Pouso Frio</i>	Taubaté

2 4	693	m.	23°03.550'	045°25.153'	0457055	7449836	Ponte sobre Rio do Pouso Frio	Estrada Municipal de Pouso Frio	Pouso Frio	Taubaté
2 5	655	m.	23°03.453'	045°25.059'	0457215	7450015	Fazenda Helio Fortes	Estrada Municipal de Pouso Frio	Pouso Frio	Taubaté
2 6	664	m.	23°03.463'	045°24.786'	0457681	7449998	Fazenda das Palmeiras	Estrada Municipal de Pouso Frio	Pouso Frio	Taubaté
2 7	675	m.	23°03.172'	045°24.459'	0458237	7450536	lado esq. Mata Atlântica lado dir. Plantação Eucalipto	Estrada Municipal de Pouso Frio	Pouso Frio	Taubaté
2 8	682	m.	23°03.063'	045°24.363'	0458400	7450738	Igreja Evangélica - Escola Pública Dominical	Estrada Municipal de Pouso Frio	Pouso Frio	Taubaté
2 9	686	m.	23°02.898'	045°24.044'	0458945	7451045	Fazenda Céu Azul	Estrada Municipal de Pouso Frio	Pouso Frio	Taubaté
3 0	682	m.	23°02.802'	045°25.153'	0459357	7451252	Entroncamento das estradas Pouso Frio e Pinda/Lagoinha	Estrada Municipal de Pouso Frio	Pouso Frio	Taubaté
3 1	683	m.	23°02.405'	045°23.293'	0460226	7451956	Córrego Rio da Prata e Acesso ao Goiabal	Estrada Pinda/Lagoinha	Pouso Frio	Taubaté
3 2	713	m.	23°02.660'	045°23.089'	0460575	7451487	Sítio Ouro Verde	Estrada Pinda/Lagoinha	Pouso Frio	Taubaté
3 3	722	m.	23°02.659'	045°23.090'	0460574	7451489	Mata Atlântica, eucalipto e morro de pastagem	Estrada Pinda/Lagoinha	Pouso Frio	Taubaté
3 4	778	m.	23°03.054'	045°22.799'	0461071	7450761	Nascente rodeada de eucalipto	Estrada Pinda/Lagoinha	Pouso Frio	Taubaté
3 5	961	m.	23°03.842'	045°22.498'	0461588	7449309	Fazenda Pouso Frio (Km 25)	Estrada Pinda/Lagoinha	Pouso Frio	Taubaté

3 6	963	m.	23°03.843'	045°22.499'	0461587	7449301	Nascente da Estr. Pinda/Lagoinha	Estrada Pinda/Lagoinha	Pouso Frio	Taubaté
3 7	990	m.	23°03.822'	045°22.237'	0462035	7449346	Serra do Quebra Cangalha Plantação de eucaliptos	Estrada Pinda/Lagoinha	Pouso Frio	Taubaté
3 8	997	m.	23°03.661'	045°22.205'	0462089	7449645	Nascente de bica d'água	Estrada Pinda/Lagoinha	Pouso Frio	Taubaté
3 9	871	m.	23°03.680'	045°21.400'	0462946	7449871	Fazenda Arca de Noé (bica d'água seca)	Estrada Pinda/Lagoinha	São José do Macuco	Taubaté
4 0	874	m.	23°03.677'	045°21.402'	0463460	7449618	E.M.E.F. Cons. Oswaldo Gemmichester	Estrada Pinda/Lagoinha	São José do Macuco	Taubaté
4 1	868	m.	23°03.628'	045°21.337'	0463571	7449709	Bar do Vicente	Estrada Pinda/Lagoinha	São José do Macuco	Taubaté
4 2	861	m.	23°03.627'	045°21.336'	0463573	7449711	Bica d'água	Estrada Pinda/Lagoinha	São José do Macuco	Taubaté
4 3	836	m.	23°03.520'	045°20.292'	0464964	7449841	Entroncamento Acesso à Estrada 7 Voltas	Estrada Pinda/Lagoinha	São José do Macuco	Taubaté
4 4	842	m.	23°03.521'	045°20.280'	0465354	7449912	Ribeirão do Macuco	Estrada Pinda/Lagoinha	São José do Macuco	Taubaté
4 5	839	m.	23°03.523'	045°20.278'	0465075	7449911	Entroncamento Acesso à Estrada do Barreirinho	Estrada Pinda/Lagoinha	São José do Macuco	Taubaté
4 6	844	m.	23°03.325'	045°19.800'	0466192	7450273	Bar do Trilheiro (Carlão)	Estrada Pinda/Lagoinha	São José do Macuco	Taubaté
4 7	845	m.	23°03.236'	045°19.543'	0466632	7450440	Fazenda da Palmeira	Estrada Pinda/Lagoinha	São José do Macuco	Taubaté

Caminho das Tropas

48	848	m.	23°03.237'	045°19.556'	0466610	7450438	Loteamento MST Bifurcação Bairro do Curralinho	Estrada Pinda/Lagoinha (caminho por fazendas)	São José do Macuco	Taubaté
49	872	m.	23°02.814'	045°18.581'	0468273	7451221	Mata Atlântica Cachoeira do Pinga Nascente do Rio Una	Estrada para Bairro do Curralinho (caminho por fazendas)	São José do Macuco	Taubaté
50	861	m.	23°02.978'	045°18.556'	0468316	7450920	Igreja São Sebastião do Macuco (acesso para cachoeira)	Estrada para Bairro do Curralinho (caminho por fazendas)	São José do Macuco	Taubaté
51	860	m.	23°02.977'	045°18.556'	0468317	7450921	Bar do Chico	Estrada para Bairro do Curralinho (caminho por fazendas)	São José do Macuco	Taubaté
52	875	m.	23°02.807'	045°17.913'	0469413	7451237	Represa do Curralinho	Estrada para Bairro do Curralinho (caminho por fazendas)	São José do Macuco	Taubaté
53	978	m.	23°02.978'	045°17.405'	0470280	7451338	Divisa de município Taubaté / Lagoinha	Estrada para Lagoinha (caminho por fazendas)	Curralinho	Divisa Taubaté/ Lagoinha
54	991	m.	23°02.778'	045°17.290'	0470476	7451292	Vista do Alto da serra do Quebra Cangalha	Estrada para Lagoinha (caminho por fazendas)	Curralinho	Lagoinha
55	988	m.	23°02.782'	045°17.279'	0470496	7451285	Sítio Nova Esperança	Estrada para Lagoinha	Curralinho	Lagoinha
56	875	m.	23°02.860'	045°16.273'	0472213	7451145	Dentro do Sítio Nova Esperança	Estrada para Lagoinha	Curralinho	Lagoinha
57	861	m.	23°03.228'	045°15.909'	0472837	7450467	Entroncamento	Entroncamento - estradas para Curralinho e Sapezal	Sapezal	Lagoinha
58	867	m.	23°02.930'	045°15.443'	0473631	7451018	Bifurcação	Estradas Sapezal para b. Serra Negra	Serra Negra	Lagoinha
59	862	m.	23°02.872'	045°14.676'	0474941	7451128	Córrego Serra Negra	Estradas Sapezal para b. Serra Negra	Serra Negra	Lagoinha

Caminho das Tropas

60	860	m.	23°02.814'	045°14.406'	0465402	7451236	Capela Serra Negra	Estradas para bairro Serra Negra	Serra Negra	Lagoinha
61	870	m.	23°02.714'	045°14.186'	047576	7451420	Entroncamento estrada para Serra Negra e Curralinho	Estrada para bairro Serra Negra	Serra Negra	Lagoinha
62	942	m.	23°02.948'	045°13.130'	0477581	7450992	Bifurcação	Estrada Serra Negra com Estrada Santa Rita	Brejuava	Lagoinha
63	883	m.	23°03.809'	045°12.505'	0478650	7449405	Córrego seco (esgoto aberto)	Estrada para b. Santa Rita	Brejuava	Lagoinha
64	842	m.	23°04.667'	045°11.841'	0479785	7447882	Córrego Brejuava (formação de rio e afluente)	Estrada para b. Santa Rita	Brejuava	Lagoinha
65	843	m.	23°04.693'	045°11.786'	0479880	7447775	Estrada asfaltada	Entroncamento (Bejuava/Lagoinha/Guará)	Brejuava	Lagoinha
66	842	m.	23°04.784'	045°11.774'	0479901	7447606	Tratamento de esgoto de Lagoinha	Cidade de Lagoinha	Brejuava	Lagoinha
67	845	m.	23°04.909'	045°11.613'	0480176	7447376	Entroncamento estrada Lagoinha/Guará à estrada do Bairro Ribeirão	Cidade de Lagoinha	Ribeirão	Lagoinha
68	902	m.	23°05.391'	045°11.378'	0480578	7446488	Igreja de Nossa Senhora da Conceição	Praça Central de Lagoinha	Centro	Lagoinha
69	890	m.	23°05.859'	045°11.132'	0481000	7445625	Fazenda Rincão	Estrada para bairro Barro Vermelho	Barro Vermelho	Lagoinha
70	904	m.	23°06.066'	045°11.010'	0481208	7445243	Vista da Serra do Mar	Estrada para bairro Barro Vermelho	Barro Vermelho	Lagoinha
71	765	m.	23°07.823'	045°09.329'	0484081	7442004	Ponte Rio Paraitinga	Estrada para bairro Barro Vermelho	Barro Vermelho	Lagoinha

7 2	787	m.	23°07.909'	045°09.143'	0484390	7441847	Fazenda Bela Vista (Paulo Diniz)	Entroncamento B. Barro Vermelho/Faz. Santana	Barro Vermelho	Lagoinha
7 3	761	m.	23°07.969'	045°09.067'	0484528	7441736	Fazenda Bela Vista (Paulo Diniz)	Entroncamento B. Barro Vermelho/Faz. Santana	Barro Vermelho	Lagoinha
7 4	796	m.	23°07.515'	045°08.281'	0485868	7442574	Preservação Ambiental (propriedade particular)	Estrada para Bairro da Catioca	Barro Vermelho	Cunha
7 5	770	m.	23°07.042'	045°08.268'	0485890	7443448	Fazenda Vovô Juca (descanso e água para muares)	Estrada para Bairro da Catioca	Barro Vermelho	Cunha
7 6	768	m.	23°06.769'	045°06.850'	0488309	7443953	E.M.E.F.R. Bairro Barro Vermelho	Estrada para Bairro da Catioca	Barro Vermelho	Cunha
7 7	795	m.	23°06.733'	045°06.583'	0488765	7444019	Sítio dos Coqueirais	Entroncamento	Barro Vermelho	Cunha
7 8	830	m.	23°06.993'	045°06.392'	0489092	7443541	Estrada calçada (atual)	Estrada para Cunha	Barro Vermelho	Cunha
7 9	834	m.	23°07.646'	045°05.832'	0490048	7442336	Cachoeira do Rio Paraitinga	Estrada da Catioquinha	Catioquinha	Cunha
8 0	827	m.	23°07.766'	045°05.755'	0490180	7442115	Pousada Canto das Águas	Estrada da Catioquinha	Catioquinha	Cunha
8 1	838	m.	23°08.368'	045°04.468'	0492376	7441005	Bar Bela Vista (marco da queda do avião)	Entroncamento Estrada Vicinal Benedito Galvão de França	Catioquinha	Cunha
8 2	852	m.	23°08.302'	045°03.393'	0494211	7441129	Entroncamento para Bairro da Fazendinha- Sertão do Tembê	Estrada Vicinal Benedito Galvão de França	Catioquinha	Cunha
8 3	863	m.	23°07.978'	045°02.851'	0495134	7441726	Sede de fazenda datada de 1841	Estrada Vicinal Benedito Galvão de França	Catioquinha	Cunha

84	920	m.	23°07.982'	045°01.678'	0497136	7441720	Sertão dos Mariano	Entroncamento Estrada para o Bairro do Jericó	Sertão dos Mariano	Cunha
85	985	m.	23°09.225'	045°01.142'	0498052	7439427	Cachoeira do Jericó Sertão dos Mariano	Estrada para o Bairro do Jericó	Sertão dos Mariano	Cunha
86	1.027	m.	23°09.343'	045°01.055'	0498190	7439209	Pedras do Jericó cachoeira	Estrada para o Bairro do Jericó	Jericó	Cunha
87	1.026	m.	23°09.431'	045°01.033'	0498238	7439047	Igreja Metodista de Jericó 901	Bairro do Jericó	Jericó	Cunha
88	1.053	m.	23°09.511'	045°00.699'	0498807	7438899	Centro do Bairro	Bairro do Jericó	Jericó	Cunha
89	1.141	m.	23°09.367'	045°00.315'	0499463	7439164	Entroncamento da trilha p/ alto da Serra da Bocaina trilha p/ muares até Rodovia da Pedra da Macela	Entroncamento b.Jericó / b.Paraibuna	Jericó	Cunha
90	1.155	m.	23°09.166'	045°00.233'	0499603	7439535	Vista das Serras da Bocaina, Mar e Mantiqueira	Estrada para Cunha de Jericó	Jericó	Cunha
91	1.002	m.	23°08.286'	045°00.076'	0499869	7441159	Vista das Serras da Bocaina, Mar e Mantiqueira (bifurcação tripla)	Estrada para Cunha de Jericó	Jericó	Cunha
92	969	m.	23°08.116'	044°59.841'	0500271	7441473	Entroncamento Bairros: Jericó/Camundá/Gândara	Estrada para Cunha de Jericó	Jericó	Cunha
93	970	m.	23°06.280'	044°57.316'	0504580	7444859	Fazenda de pedra	Estrada para Cunha de Jericó	Catioca	Cunha
94	963	m.	23°06.228'	044°57.231'	0504725	7444956	Entroncamento estrada de asfalto	Estrada Cunha / Parati	Catioca	Cunha

Tabela 02: Dados capturados do Geoprocessamento da estrada elencada.

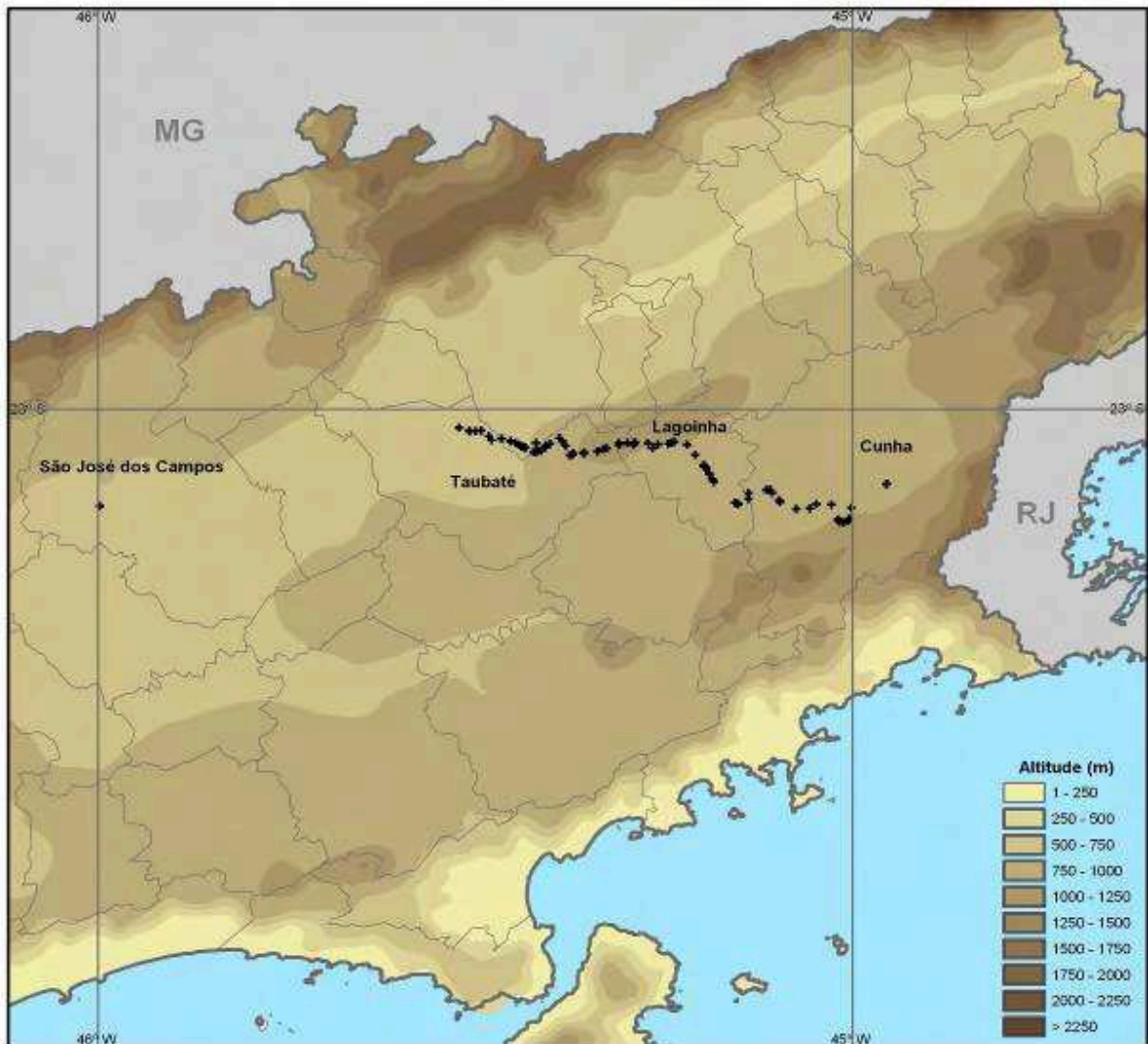
Fonte:Arquivo do autor, 2007

Mapeamentos

**Geoprocessamento da Estrada Elencada
para Estudo de Caso do Trabalho**

Mapeamento da Elevação da Região

Monitoramento por Satélite



Dados GPS coletados pelo autor, e processados via satélite

Escala 1:250 000

Fonte: INPE, 2007.

Pontos demarcados por GPS para o Mapeamento da Estrada Elencada



Dados GPS coletados pelo autor, e processados pelo Prof. Fábio Sanches, 2007.

Fonte: Imagem Landsat TM do ano de 1999 (bandas: 3B; 4G; 5R) disponível em www.inpe.br.



Fonte: Imagem Landsat TM do ano de 1999 (bandas: 3B; 4G; 5R) disponível em www.inpe.br.

Pontos demarcados por GPS para Mapeamento da Estrada Elencada

Divisão em três partes, para melhor identificação do local

Parte 1

Dados GPS coletados pelo autor, e processados pelo Prof. Fábio Sanches, 2007.



Fonte: Imagem Landsat TM do ano de 1999 (bandas: 3B; 4G; 5R) disponível em www.inpe.br.

Parte 2

Dados GPS coletados pelo autor, e processados pelo Prof. Fábio Sanches, 2007.



Fonte: Imagem Landsat TM do ano de 1999 (bandas: 3B; 4G; 5R) disponível em www.inpe.br.

Parte 3



Fonte: Imagem Landsat TM do ano de 1999 (bandas: 3B; 4G; 5R) disponível em www.inpe.br.

Carta Geográfica da Região Pesquisada



Pontos demarcados por GPS



*Carta Geográfica da Região do vale do Paraíba datada de 1976.
Dados demarcados pelo autor, 2007.*

Escala 1:250 000

Fonte: IBGE, 2007

**CÓDIGO DE ÉTICA
AUTORIZAÇÃO**



Universidade de Taubaté
Autarquia Municipal de Regime Especial
Reconhecida pelo Dec. Fed. Nº 78.924/76
Recredenciada pela Portaria CEE/SP nº 30/03
CNPJ 46.176.153/0001-22

Reitoria
Rua 4 de Março, 432 - Centro - Taubaté-SP - 12020-270
tel: (12) 225 4100 fax: (12) 232.7680 www.unitau.br reitoria@unitau.br

PRPPG - Pró-reitoria de Pesquisa e Pós-graduação
Comitê de Ética em Pesquisa
Rua Visconde do Rio Branco, 210 - Centro - Taubaté-SP - 12020-040
tel: (12) 225-4217 225-4143 fax: (12) 232.2947 edwiges@unitau.br

DECLARAÇÃO Nº 660/06

Protocolo CEP/UNITAU nº 325/06 (Esse número de registro deverá ser citado pelo pesquisador nas correspondências referentes a este projeto)

Projeto de Pesquisa: *Rotas dos tropeiros: a importância da preservação ambiental no percurso histórico do Vale do Paraíba*

Pesquisador(a) Responsável: Cleuza Barbosa de Freitas Carpegeani

Pesquisadores/Alunos: Chelna Paolicchi Ferro Elias, Bruno Simão Rodrigues, Flávio Gurgel de Oliveira, Rodrigo Bertti, Luiz Fernando Costa Nascimento

O Comitê de Ética em Pesquisa, em reunião de **06/10/2006** e no uso das competências definidas na Resolução CNS/MS 196/96, considerou o Projeto acima **aprovado**, após atendimento às pendências.

Taubaté, 19 de outubro de 2006

Prof. Robison Baroni

Coordenador do Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade de Taubaté

**Ficha catalográfica elaborada pelo
SIBi – Sistema Integrado de Bibliotecas / UNITAU**

C294c Carpegeani, Cleuza Barbosa de Freitas
Caminho das tropas: a importância da preservação histórica e cultural
como meio de preservação ambiental no Vale do Paraíba-SP / Cleuza
Barbosa de Freitas Carpegeani. - 2007.
124f. : il.

Dissertação (mestrado) - Universidade de Taubaté, Pró-reitoria de
Pesquisa e Pós-graduação, 2007.
Orientação: Prof. Dr. Cyro de Barros Rezende Filho, Pró-reitoria de
Pesquisa e Pós-graduação.

1. Turismo rural. 2. Impacto ambiental. 3. Tropeiros. 4. Estrada Real. I.
Título

Nome do arquivo: DISSERTAÇÃO Caminhos das Tropas resolução menor
Pasta: C:\Documents and Settings\User\Desktop
Modelo: C:\Documents and Settings\User\Dados de aplicativos\Microsoft\Modelos\Normal.dot
Título: CLEUZA BARBOSA DE FREITAS CARPEGEANI
Assunto:
Autor: Papai
Palavras-chave:
Comentários:
Data de criação: 29/5/2010 13:12:00
Número de alterações: 2
Última gravação: 29/5/2010 13:12:00
Salvo por: User
Tempo total de edição: 0 Minutos
Última impressão: 29/5/2010 13:50:00
Como a última impressão
Número de páginas: 140
Número de palavras: 30.453 (aprox.)
Número de caracteres:164.448 (aprox.)