

Caminho das Tropas: A Importância da preservação histórica e cultural como meio de preservação ambiental no Vale do Paraíba.

Cleuza Barbosa de Freitas Carpegeani

Mestre em Ciências Ambientais - Universidade de Taubaté

Professora da Universidade de Taubaté

Prof. Dr. Cyro de Barros Rezende Filho

Professor da cadeira de História Antiga e História Medieval

Universidade de Taubaté.

Resumo

O tropeirismo tem uma grande importância histórica e foi responsável pelo desenvolvimento das cidades da região do Vale do Paraíba e até hoje exerce forte influência. O presente estudo teve por finalidade investigar as trilhas conhecidas como 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, observando os impactos ambientais que foram ocasionados pelo desenvolvimento da região, procurando desenvolver futuros projetos turísticos e a formatação de novos produtos. Tomou-se como modelo de estudo o Projeto Estrada Real, desenvolvido no Estado de Minas Gerais. Foi uma pesquisa exploratória, desenvolvida por meio de pesquisa documental e levantamento *in loco*, para demarcação do Caminho das Tropas. O trabalho se inicia com a história de tropeirismo no Brasil e no Vale do Paraíba, mostrando sua importância no processo de colonização de novas terras e do comércio. Traça, em seguida, o perfil do Projeto Estrada Real e os caminhos que a compõem e um paralelo da importância histórica entre a Estrada Real e o Caminho das Tropas, salientando o turismo na região e a implementação de novos produtos, da exploração turística, do turismo rural e da questão da sustentabilidade. O levantamento foi realizado na Rota Serra da Pedra Branca ou Palmital, com 76 km, onde se elaborou o levantamento de novas rotas que poderão ser utilizados em projetos turísticos da região, demarcando pontos turísticos, cavernas, grutas, cachoeiras, com a finalidade de desenvolver o turismo rural e no desenvolvimento de futuros projetos.

Palavras-Chave: Trilhas, Tropeiro, Sustentabilidade, Turismo Rural.

Troops way: the Importance of the historical and cultural preservation by what means of environmental preservation of Vale do Paraíba.

Abstract

The "tropeirismo", which the great historical importance at this period is observed, which was responsible for the development of the cities of Vale do Paraíba and currently exerts strong influence. The purpose of this research is to investigate the tracks known by "Caminhos das Tropas" performing a recognition of the route at the places that had been demarcated by troops at century XVII at Vale do Paraíba 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 that will be usefull as a parameter for this project elaboration. It was an explorer survey developed by documentary research

and "in loco" survey to define the "Caminho das Tropas". The work begin with the history of tropeirismo in Brasil and Vale do Paraíba, indicate her importance in the process of colonization in news territories and commerce. Delineate of the Estrada Real project profile and the ways the consist of the comparison of great historical importance with the Estrada Real and Caminho das Tropas, emphasizing the develop of the turism in the region and the news products, the exploration turism, the rural turism in the question of sustenance. The sample chosen for this work was the route Serra da Pedra Branca or Palmital with 76km, where it was elaborated a research of new routes that could be used at touristic projects for the region, demarcating historical and touristic points as caves, grootos 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: Trail. Muleteer. Sustenance. Rural Turism.

Introdução

“A história é feita de muitas partes, mas também é única. Somos parte de um 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”

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

O Brasil que conhecemos hoje foi, em larga medida, desenhado e até mesmo descoberto, durante os séculos XVII e XVIII, quando tropeiros fizeram integrar o distante sul ao Império, abrindo e descobrindo novos caminhos.

Centenas de milhares de milhas foram transpostas pelos tropeiros, e, do imenso trânsito, nasceram algumas cidades do sul de hoje, como Castro, Ponta Grossa, Passo Fundo, que foram, em início, pouso e repasto de tropas, raízes de uma cultura e uma civilização que moldaram e nos deram o País que temos.

Nas rotas tropeiras foram estabelecidos pousos para descanso e troca de montarias, além de pernoite para os viajantes, que, com o tempo, se transformaram em núcleos de várias cidades. 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, que deram origem as cidades de nossa região e 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 de distância (cerca de 45 km) das cidades em direção ao Vale do Paraíba.

Das várias rotas de tropeiros no Vale do Paraíba, a mais conhecida é a atual SP – 068, interligando Silveiras até Bananal, servindo de base para a antiga Rio – São Paulo. Porém, entendemos

que, dada a importância histórica dos caminhos das tropas, esse roteiro está incompleto, seria necessário uma pesquisa maior para redescobrir as trilhas, visando, principalmente, redesenhar uma parte importante da história do Brasil, e que foi responsável pelo desenvolvimento dessa grande extensão territorial que temos.

Além disso, os tropeiros serviram de elemento integrador. Por onde passavam, eram os festeiros, tocadores de viola e sanfona, emissários oficiais, transmissores de notícias, recados e receitas. 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, da culinária, da música, da religiosidade e no estilo de vida.

É fato, ainda, que as cidades ligadas ao Tropeirismo estão se desenvolvendo e ressurgindo como potencial e atrativo turístico, o que poderá, se não houver uma análise ambiental, gerar devastação e comprometimento do potencial natural da região, pois, muitas dessas trilhas encontram-se próximas aos Parques Estaduais e Nacionais, em regiões da Mata Atlântica, fontes de uma grande biodiversidade.

Diante desses fatos e do crescimento da atividade turística, principalmente da prática do Turismo Rural, existe a preocupação de interligar a área ambiental aos futuros projetos que poderão ser desenvolvidos, visando resguardar os recursos naturais e culturais, promovendo o patrimônio da sociedade, amadurecendo projetos que desenvolvam aspectos histórico-culturais e formatando os produtos que podem compor os pacotes turísticos.

A História do Tropeirismo

Solera (2006:31) define a “história” como um diálogo sem fim entre o ontem e o hoje, sendo sua matéria fundamental, o tempo. É o resultado da ação dinâmica de toda humanidade, independente de sua posição social, ideologia política, raça, cor ou religião.

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 “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, como também muitos dos mais vividos desconhecem a história e influências resultantes dessa epopéia brasileira vivida de forma tão intensa e difícil a partir do século XVII (SOLERA, 2006:451).

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

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

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, já que os índios brasileiros, nessa época, não conheciam o cavalo, que até o 1º quarto do século XVII, era quase desconhecido na zona de influência paulista, formada por regiões de vegetação muito densa.

Para o autor, 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, quando veio o jumento, já que, o abastecimento para as minas era feito de São Paulo, com grandes dificuldades, sendo os mantimentos transportados nas costas de escravos índios e negros, 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.

Segundo Recco (2005), nos séculos XVII e XVIII, os tropeiros eram parte da vida da zona rural e 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.

As tropas eram divididas em lotes, cujo 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. Todo o conjunto – animais, carga e auxiliares – permanecia sob a orientação direta do tropeiro (RUFFATO, 2004).

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.

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).

O tropeirismo no Brasil teve início no alvorecer do século XVIII, na “madrugada do ouro”, e sobreviveu até meados do século XX, no qual 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 (2006), em Sorocaba se realizavam as Feiras de Animais que começaram em torno de 1740, em que 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 Fioreto (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, servindo de suporte a todos os períodos econômicos que se sucederam ao “Ciclo do Ouro”.

Segundo 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, sendo trazida ao Brasil pelos jesuítas espanhóis da Companhia de Jesus, fundadores das Missões do Rio Grande do Sul.

No artigo da 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 Paraíba, proporcionando escoamento rápido dos produtos da região.

Segundo esse mesmo artigo, no século XII, o transporte de mercadorias de São Sebastião a 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, permitindo a circulação de mercadorias. Com a descoberta do ouro em Minas Gerais, as trilhas foram desenvolvidas e aumentadas.

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 Luís do Paraitinga e Taubaté e, de lá, por Pindamonhangaba, até Guaratinguetá.

Segundo Andrade e Abreu (1986:21-22), Taubaté tornou-se importante centro de abastecimento da região de Minas Gerais durante o século XVIII, pois a atividade mineradora encontrava-se em pleno desenvolvimento.

De acordo com o autor, uma das primeiras casas de Fundação e Quintos do ouro do Brasil foi instalada em Taubaté, no final do século XVII (1695). Taubaté então se desenvolveu como primeiro núcleo urbano oficial no Vale do Paraíba Paulista, beneficiado por sua localização de passagem entre os estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro com importante destaque na história do Brasil.

Maia e Maia (1981) dizem que o tropeirismo constituiu importante meio de transporte e comunicação, ligando todo o Vale do Paraíba, Sul de Minas e Litoral Norte Paulista, fazendo o transporte de diferentes mercadorias desde mantimentos até material de construção, da zona rural às vilas e cidades, abastecendo toda a região, por 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, acarretando grande importância para a economia valeparaibana, e isso 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.

Ainda, segundo os autores, existem hoje no Vale do Paraíba, remanescentes da secular atividade tropeira na Serra da Bocaina e áreas rurais, em pequenas localidades, como Lagoinha, Jambeiro, São Luís 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.

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.

Em Sathler, (1999:37), o tropeiro pode ser considerado o primeiro operador turístico, já que fornecia com suas tropas serviços de transporte, guia, alojamento, alimentação e demais necessidades de viagem.

Apesar dos autores acreditarem que o tropeirismo terminou com a vinda da estrada de ferro, Stranforini (2001:34-35), em seu livro, diz que o tropeirismo ainda apresentou um dinamismo durante o século XX, lembrando que a estrada de ferro só funcionava em poucos troncos, sendo introduzida, hegemonicamente, em todos os lugares, sem atingir todas as cidades em desenvolvimento de São Paulo, tendo findado, somente, com Juscelino Kubitschek, quando vigora o Brasil do automóvel.

Caminho das Tropas e a Formação de produtos turísticos

A Estrada Real, segundo Sathler (1999), nos 400 Km que separam Ouro Preto e Diamantina-MG, tem hoje, grande valor turístico para Minas Gerais, semelhante ao Caminho de Santiago de Compostela, na Espanha. Essa estrada era utilizada pelos tropeiros, na época do Brasil colonial ao Brasil republicano. A estrada é hoje, estruturada e conservada em relação ao meio ambiente, oferecendo dados culturais, folclóricos, históricos e geográficos aos visitantes

Para o autor, os tropeiros foram os primeiros operadores de turismo do Brasil. Trilhas do ouro e dos diamantes extraídos de Minas Gerais à Coroa Portuguesa, a Estrada Real é o maior roteiro turístico do Brasil. Os 1.400 Km. de estradas passam por 162 municípios mineiros, 8 no Rio de Janeiro e 7 em São Paulo, onde várias cidades se desenvolveram ao longo da Estrada Real.

. No auge da mineração, esses caminhos se viram percorridos por vários visitantes: paulistas, baianos, pernambucanos e europeus, além de tropeiros do sul e do Vale do Paraíba, e apesar da grande extensão conhecida hoje, a Estrada Real é composta por três caminhos diferentes: o Caminho Velho – que se inicia na cidade de Paraty e segue em direção a São Paulo, o Caminho Novo – que parte do Rio de Janeiro e vai até Ouro Preto e, a Rota dos Diamantes – que vai de Ouro Preto até Diamantina (SANT’ANNA, 2006).

A Estrada Real foi fundamental para a história, povoamento da região e da colonização de vastas regiões do território brasileiro, tornando-se verdadeiro eixo histórico-cultural.

O Projeto Estrada Real que está 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 Real 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 melhor aproveitamento dos produtos e seus diferentes atrativos.

Menezes (2004) cita que a Estrada Real deve ser construída culturalmente, dando-lhe significados históricos e preservar-lhe a memória.

Nesse sentido se traçarmos um paralelo entre a importância histórica da Estrada Real e os Caminhos de Tropeiros, 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, redescobrimo o seu patrimônio cultural e natural.

No trajeto principal da Estrada dos Tropeiros, que liga Bananal a Silveiras, surgiram cidades que hoje, ainda conservam suas construções históricas e atrações naturais, porém, poucos sabem a respeito dos demais trechos que passam pelo Vale do Paraíba e por muitas cidades que foram essenciais para o desenvolvimento do Tropeirismo

Ao longo desses caminhos – Estrada Real e os Caminhos das Tropas – espalham-se registros – órgãos que fiscalizavam e registravam ouro, e outros metais para a coroa e que fiscalizavam todo o transporte, tráfego de pessoas, mercadorias e animais, prédios históricos entre outros, 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 explorada e principalmente que deverá ser preservada, a exemplo da Estrada Real, para as novas gerações e explorações turísticas

Turismo Rural, Tropeirismo, Ecoturismo e a Conservação dos Recursos Naturais

Silva et al, in Souza (2001:19), afirma que o turismo rural é, na verdade, a soma do ecoturismo e turismo verde, turismo cultural, agroturismo e turismo de aventura, que são atividades realizadas em espaços abertos, fora do ambiente urbano, sendo, o meio rural, a base para competições e outras festividades.

Já Novais, in Souza (2001:20), define que o ecoturismo abrange as atividades rurais relacionadas com o meio, sem, no entanto, participar da vida rural, ou seja, realiza outros tipos de atividades como a prática de esportes realizados em contato com a natureza, como exemplo da caminhada e canyoning.

Para Swarbrooke (2000:40), os ecoturistas não estão, inicialmente, motivados por um desejo de proteger o meio ambiente, mas, sim, de ver o ecossistema nativo em primeira mão. Se o ecoturismo cresce em uma área sem regulamentação, torna-se tão prejudicial quanto outra forma de turismo, já que o ecoturista está sempre buscando destinos mais exóticos, em áreas onde o ecossistema é raro e frágil.

O ecoturismo, de acordo com Marinho e Bruhns (2003:131), mantém relações com inúmeras atividades: esportes na natureza, turismo, turismo rural, observação da fauna e flora, assim como o estudo do meio. Há uma proximidade em relação ao turismo ecológico e rural. O turismo rural tem sido uma das possibilidades contemporâneas de lazer mais identificadas com a visita à natureza. As autoras acreditam que este fato se dá devido a difícil localização de unidades de alojamentos próximas às áreas visitadas (reservas, parques, sítios naturais, unidades de conservação), obrigando o ecoturista a optar por locais intermediários entre cidades e natureza, para realizarem ações básicas como alimentação, repouso e acesso aos recursos naturais ou patrimônios culturais.

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 século XX mais de 80% de sua população vivendo no campo e, em pouco mais de três décadas, o homem rural assistiu a inversão desse quadro, resultando o inchaço populacional de pequenas, médias e grandes cidades.

Essa 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.

A busca pelo turismo nos Caminhos ou Rotas de Tropeiros tem sido cada vez maior, causando preocupações ambientais aos administradores municipais das cidades por onde ela passa, que estão elaborando projetos de desenvolvimento de atividade turística sustentável com a preocupação da conservação dos recursos naturais, integração dos sistemas produtivos, a educação ambiental e, principalmente, o envolvimento da comunidade local, visando à minimização de impactos ambientais e conservação de área com grande valor histórico.

Dias (2003:61) cita que o impacto ambiental da atividade turística durante muito tempo foi considerado como secundário, a ponto de 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.

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 equitativamente 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 sérios problemas de impactos ambientais ou, de não aproveitamento do solo de maneira correta.

A questão da preservação – livrar, defender, resguardar – definido em Lufthler (1990:449), torna-se ainda mais importante com as discussões do desenvolvimento sustentável no “terceiro Mundo” por volta dos anos 60, pois a ênfase no materialismo estava cobrando muito dos recursos mundiais, além da poluição criada 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 (SWARBROOKE, 2000:6).

Alterações ambientais induzidas pelo homem nos ecossistemas, dependendo da magnitude e rapidez com que atuam, podem exceder a faixa de tolerância na qual os processos adaptativos estão acomodados e romper o equilíbrio do sistema. Efeitos negativos como poluição e desertificação, aparecem quando os níveis de exploração dos recursos ultrapassam, segundo Odum, Puccini e Dwivedi, apud Santos & Mozeto (1992), a “capacidade de suporte do ambiente”. (ROBIM, 1999:6).

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, além 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.

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 conquistadas 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 atualmente 52 atividades econômicas.

O turismo tem um importante papel socializador, pois permite o encontro entre pessoas de diferentes culturas, o entendimento entre povos, a adoção de novos valores, permitindo interação de costumes e hábitos, buscando o exótico e o diferente. Porém, o impacto da atividade turística é

preocupação constante, pois as implicações do turismo para o desenvolvimento e seus efeitos ambientais, sócio-culturais e econômicos compõem uma ampla discussão (DIAS, 2003:11).

A partir dos anos 90, o conceito de sustentabilidade traz uma nova perspectiva às ações de planejamento e intervenção com o meio ambiente, com as pessoas e os sistemas econômicos, começando a levar a sério as questões verdes e a idéia do turismo sustentável.

O Vale do Paraíba, nos últimos anos, vem passando por processo de industrialização, sendo deixada para segundo plano, a produção agrícola e rural. No entanto, é preciso pensar não só no setor industrial, e sim, diversificar as 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, em busca de melhor qualidade de vida, com aumento da renda familiar, numa procura por novas alternativas, encontrando 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, mas, para que o crescimento seja eficaz, faz-se 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 como um processo de mitigação de impactos ambientais causados pela ação do homem na natureza, tornando-se um desafio encarado pela sociedade como um todo, baseando sua reformulação na igualdade, na cultura da paz, de renda mais justa, educação para todos e, finalmente, na promoção de um modelo de desenvolvimento aliado à preservação. Movimentos têm surgido, cada vez mais forte, 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. Marinho e Bruhns (2003:133-134) nos 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, tem fundamento 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 no meio rural, ou seja, qualquer atividade turística no meio rural, desde spa's até parques temáticos, não requerendo clara identidade entre as atividades de lazer e o ambiente onde elas ocorrem.

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"

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

Finalmente, as autoras afirmam que o Agroturismo tem como diferencial proporcionar ao turista a possibilidade de participação nos trabalhos agrários e está voltado para a venda dos produtos, agregando valores às matérias-primas da localidade, encontrado em restaurantes locais, postos de comercialização de artesanato, doces e alimentos não transgênicos e sem produtos químicos. Baseado nestas considerações nos referiremos ao “turismo rural” como atividades turísticas de lazer praticadas no campo.

Procedimentos Metodológicos

O trabalho foi desenvolvido por meio de uma pesquisa exploratória, uma vez que não se encontra outro trabalho que contemple esse tema com o enfoque ambiental.

A princípio, 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, reconhecendo nos trajetos do Vale do Paraíba os locais que foram demarcados por tropeiros, a partir do século XVII. Este trabalho procurou, por meio de um diagnóstico, analisar locais históricos e ambientais visando sua utilização em projetos turísticos.

No primeiro momento, foi desenvolvida uma pesquisa documental em registros já existentes em órgãos públicos da região do Vale do Paraíba e cidades agregadas ao circuito das Rotas de Tropeiros e Estrada Real. Foram pesquisados também, os trabalhos e artigos desenvolvidos na área, os livros históricos sobre a região, sites de pesquisa, museus, mapas, entrevistas com antigos tropeiros e/ou seus descendentes e profissionais ligados às atividades de tropeirismo e turismo rural.

As entrevistas foram abertas e espontâneas, relatando fatos e histórias de suas experiências. Ao todo, foram entrevistados sete tropeiros e/ou seus descendentes, assim como estudiosos da área.

Realizou-se por meio de documentos, sites de pesquisas e literatura, levantamento do projeto Estrada Real e o atual estado de conservação dessa estrada, assim como, as ações desenvolvidas pelos pesquisadores, órgãos públicos e instituições de apoio, para uma possível comparação com os Caminhos das Tropas.

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

Além desses procedimentos para levantamento de dados das rotas, nas entrevistas realizadas com moradores das localidades visitadas, procurou-se referências e história sobre a participação dos tropeiros no desenvolvimento das cidades e das influências na cultura local.

Foram entrevistados os historiadores regionais, Professor Luiz Pasin e Professor Ocilio Ferraz, para subsídios e indicações a respeito da história regional.

Para levantamento de ações atuais junto ao tropeirismo, foi realizada uma entrevista aberta e espontânea com o Presidente da Associação 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 juntamente com os Secretários de Turismo da região e o SEBRAE, compõem o Circuito Cultura Caipira. A Professora é Conselheira Regional da Associação de Municípios

de Interesse Turístico – AMITUR e Secretária Executiva do Conselho Municipal de Turismo de Taubaté – COMTUR Taubaté.

Vários trechos das rotas de tropeiros e caminhos de tropas foram percorridos para selecionar a 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 tropeiros ainda existentes, assim como, seus descendentes.

Os trechos percorridos foram: Estrada dos Tropeiros – do Km 36 da Rodovia Presidente Dutra até Silveiras, antiga estrada do Pouso Seco, Estrada dos Macacos – que liga Silveiras a Cunha, Rotas que ligam a Serra dos Macacos a Serra da Bocaina – percurso de fazendas.

1. Estrada Municipal da Freguesia das Sete Voltas – liga Pinda/Taubaté a Lagoinha e São Luis do Paraitinga.
2. Estrada Municipal do Borba – José Ferreira Lopes “Zé Neneca” - Liga Estrada Sete Voltas a Pinda (divisa).
3. Estrada da Pedra Grande – liga Sete Voltas a Pedra Grande.
4. Estrada Geraldo Cursino de Moura – Caieiras e Registro.
5. Rota Guará/ Cunha – até Paraty – Rodovia Paulo Virgínio – SP 171.
6. Rota Lorena/ Canas/ Cruzeiro e Cachoeira Paulista.
7. Rota Santo Antonio do Pinhal/ São Bento/ Monteiro Lobato.
8. Rota Taubaté/ Caçapava/ Jambeiro.
9. Rota Pedra Grande/ Lagoinha/ São Luis do Paraitinga/ Catuçaba/ Ubatuba/ Taubaté.
10. Rota Serra da Pedra Branca ou Palmital – Taubaté/ Pindamonhangaba/ Lagoinha/ Cunha/ sentido Paraty.

Entre os caminhos percorridos, escolhemos a Rota Serra da Pedra Branca ou Palmital como estudo de caso, para efetuar um trabalho de geoprocessamento (GPS), com o intuito de monitorar o trecho visando à formatação de novos produtos turísticos.

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 por Pindamonhangaba até Guaratinguetá.

Foi realizado um trabalho de GPS, desde a entrada do Parque do Itaim, em Taubaté, até o trecho da Serra do Quebra-Cangalha, em direção a Serra do Mar e seguindo para Paraty (caminhos por fazendas e Mata Atlântica).

Esse trecho tem uma extensão de 76 (setenta e seis) Km, e levou cerca de 11 horas e quarenta minutos para ser percorrido, realizando 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 por diante, só pode ser percorrido utilizando-se muares ou veículos especiais, já que a trilha é muito estreita e íngreme, passando por locais de pedras, 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.

Em todo o percurso, pudemos observar belas paisagens, cachoeiras, grutas, nascentes, igrejas antigas, bicas de água, marcos históricos, fazendas de séculos passados, pesqueiros, que podem ser transformados em produtos turísticos.

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”.

Alguns trechos percorridos são de estradas vicinais asfaltadas, outros de terra de difícil acesso, com elevações variando de 568m até 1155m.

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.

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

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



Figura 12: Mapa da região do Vale do Paraíba – Caminho percorrido

Fonte: Geoprocessamento Fabio Sanches, 2007

Resultados

Ao se comparar os resultados obtidos para 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 polos turísticos, constatamos que existem várias questões a serem consideradas em relação, não só à história do tropeirismo, como na história da região, tais como:

1. 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 de 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.
2. A descaracterização dos locais históricos e culturais da região em função das necessidades de adaptação dos processos de globalização. Os monumentos não existem mais, as estradas estão asfaltadas em função da facilidade para acesso do povo rural chegar à cidade, causando uma descaracterização da paisagem local.
3. A valorização das comunidades locais com o tropeirismo, em função dos ranços e preconceitos com relação à cultura da região, que é a cultura caipira. Tropeiro é sinônimo de caipira, é o jeca, caipira que fala errado, sai na estrada, usa bota e anda de mula. É quase pejorativo. Essa aceitação não existe nessa região, não há uma conservação da essência caipira.
4. Aspectos ligados a impactos que foram vistos em algumas estradas elencadas, como, por exemplo, a Estrada dos Tropeiros – do Km 36 da Rodovia Presidente Dutra até Silveiras, antiga estrada do Pouso Seco, onde podemos observar o desmatamento da região, construções do gasoduto, construções de residências e fazendas, lixo, depredação, o asfalto nessa estrada histórica que tem como efeito positivo a maior facilidade para percorrer a região, facilidade de acesso e avanço da globalização. Como efeito negativo, houve descaracterização da história, poluição, alteração da qualidade estética da paisagem, aumento da sensibilidade à erosão, deterioração da qualidade do ar, stress na fauna e flora.
5. Numa comparação de época entre 1976 e atual, observamos que não houve muita alteração da vegetação, já que o caminho elencado passa pela Mata Atlântica de área preservada, começando um processo de conscientização da conservação ambiental
6. O que se pode perceber, de acordo com a literatura dos pesquisadores citados no trabalho, é que, as ações desenvolvidas na Estrada Real, foram iniciadas no final do século XX, tendo sido fator preocupante do Governo de Minas Gerais. Essas ações impediram alguns impactos e minimizaram outros, preocupando-se com a preservação do ambiente e de seu patrimônio histórico, conservando suas raízes bem antes que qualquer outro local.
7. O Governo Mineiro tem se preocupado com os impactos ambientais, principalmente, nos roteiros das cidades que foram desenvolvidas pela Estrada Real e procurado minimizar os efeitos das políticas de desenvolvimento sem nenhum tipo de ligação com a raiz local da comunidade.

Conclusão

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.

Como resultados dessa pesquisa, existem pessoas interessadas em desenvolver ações que possam consolidar o ambiente, a natureza, a cultura com o tropeirismo, com o desenvolvimento, com a geração de renda, etc.

A região do Vale do Paraíba é composta por 39 municípios, alguns já estão com circuitos estruturados e formatados para visitação turística. São eles:

- **Rota da Fé** - 5 municípios - turismo religioso.
- **Vale Histórico** - 9 municípios - rota do café e do ouro
- **Circuito Mantiqueira** - 5 municípios - região serrana.
- **Circuito do Litoral** - 4 municípios - turismo e lazer.
- **Circuito Tecnológico** - 7 municípios - região industrial.

Circuito Cultura Caipira – Em fase de estruturação e consolidação pelo Governo do Estado de São Paulo. Composto por: Taubaté, Tremembé, Caçapava, Jambuí, Paraíba do Sul, Redenção da Serra, Natividade da Serra, Lagoinha e São Luis do Paraitinga. - Cidades com identidade caipira e tropeira de pessoas que já usavam essa região agrícola e de áreas de pastagens desde o início da colonização.

Este trabalho nasceu justamente dessa nova estruturação, uma vez que, com a criação desse circuito haverá a necessidade da formatação de novos produtos turísticos e, porque sabemos da importância da Estrada Real como projeto essencial ao desenvolvimento sustentável do turismo no Estado de Minas Gerais e que sua implantação está gerando uma mudança radical na economia de várias cidades que se agregaram a esse circuito histórico.

Com a criação do Projeto Estrada Real, o Governo Mineiro, juntamente com organizações não governamentais, mostraram que era 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.

O tropeirismo foi um ciclo de grande importância para a economia e 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.

Nesta região do Vale do Paraíba, quase não encontramos marco histórico, somente, pequenos trechos que estão sofrendo erosões, ou já caíram com as chuvas. A preservação ambiental ainda não está presente nas ações governamentais. Existem ações voltadas ao resgate histórico e cultural.

Têm sido desenvolvidas ações para recuperação e preservação do que restou da antiga via Real, garantindo a preservação patrimonial e histórica no leito da estrada e seu entorno, transformando num produto turístico.

Essa preocupação é datada desde 1994, com o surgimento das primeiras pesquisas e expedições, com grande interesse nas 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.

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), é que a rota chegou a Taubaté.

Apesar do movimento ter se iniciado entre 1994 e 1995, podemos dizer que em 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, que 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 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 desapareceram em meio a pastagens, ou se perderam em matas secundárias, ou se converteram em vias urbanas das periferias das cidades ao longo dos antigos caminhos.

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

Nos Caminhos das Tropas da região, que podem ser utilizadas como pontos turísticos, existem casas, pousos, ranchos de tropas que estão 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 monta uma infra-estrutura para servir a janta tropeira, mantendo as tradições da culinária, música, religiosidade e cultura.

O desflorestamento é uma constante. Na antiga estrada onde, até a década de 60, levava-se 6 horas de Guaratinguetá à Cunha, (hoje, SP-171 – Rod. Paulo Virgínio), somente era feita a cavalo já que a via de acesso era por floresta densa. Hoje, com o desenvolvimento, leva-se 20 minutos, em estrada asfaltada e observamos a vegetação alterada, com redução de atrativos, interrupção de processos naturais, remoção da cobertura vegetal.

De alguns trechos das estradas rurais de Cunha, podemos observar, de um mesmo ponto, a Serra da Bocaina, Serra da Mantiqueira, e Serra dos Macacos, até a Serra do mar.

Nas regiões visitadas, há muitas igrejas e construções dos séculos XVII e XVIII, muitas cachoeiras e rios, sem qualquer ação de conservação, cachoeiras que hoje, devido ao grande desmatamento, plantações de eucaliptos e outras consequências, estão se resumindo em pouca quantidade de água.

Nessas regiões, existem ruínas, fazendas do tempo de escravos, ainda com engenho, troncos de castigo, senzalas, grutas, cavernas, cujo acesso é só a cavalo ou com veículos especiais. Estão localizados em áreas particulares.

Com a criação do Projeto Estrada Real, o Governo Mineiro mostrou que era possível obter desenvolvimento, gerando renda e empregos, criando projetos turísticos nas fazendas da região. Sathler, (1999), quando percorreu o trajeto de Spix & Martius, observou que todos os cidadãos e fazendeiros pertencentes à região fazem questão de participar do Projeto Estrada Real.

Essas ações não foram desenvolvidas nas cidades do Estado de São Paulo, pertencentes ao trecho considerado Caminho Velho da Estrada Real.

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

Hoje, seria necessário criar um projeto de conscientização turística ideal com os fazendeiros da região, para que possam abrir suas fazendas para o turismo ou para o turismo rural.

A Prefeitura Municipal de Taubaté, por meio do Departamento de Meio Ambiente e Turismo e da COMTUR, está entrando em contato com os proprietários de fazendas numa tentativa de elaborar estudos que permitam a visitação turística nessas 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 pelos Tropeiros do Vale, onde, com apresentação ao fazendeiro local, os mesmos possam dar passagem, por suas terras, de forma sustentável, para suprir ou conservar os locais visitados, oferecendo pouso, alimentação ao turista, e pasto aos animais.

Dentro do projeto Tropeiros do Vale, encontram-se a divulgação e a preservação da cultura tropeira, que 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 com sua identidade e sua história.

Seria necessária a mudança do horário de funcionamento do rancho, abrir uma nova portaria, independente do Parque, ter um caseiro, para que os tropeiros possam manter no pasto local, seus animais e tralhas.

Com isso poderiam receber escolas de Taubaté e região, mantendo monitores para contar o início da história tropeira, apresentando palestras, resgatando a cultura, como viviam; o que faziam; como se vestiam. Fazer cavalgadas e elaborando trilhas ecologicamente corretas, já que, os caminhos das tropas hoje estão quase todas asfaltadas, tornando-se impraticável a cavalgada com segurança, e causando o desgaste do animal. 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 interesse da população num projeto de Educação Ambiental como parte da multidisciplinaridade 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, as estradas (trilhas), cidades, gastronomia, religiosidade, vestimenta, vocabulário com suas expressões idiomáticas características numa herança cultural completa.

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

Se formos procurar a preservação histórica dos Caminhos das Tropas, em comparação com a Estrada Real, não encontraremos muitos marcos como em Minas Gerais, pois os locais já sofreram modificações, assim como, muitos impactos ambientais feitos pelo homem ou pelo tempo, desmatamentos, oleodutos, privatizações, as velhas fazendas históricas viraram sítios particulares, sem acesso ao turismo.

Hoje, somente um público seletivo vive essa realidade tropeira, resta-nos divulgá-la à população regional, mostrando como resgatar uma cultura herdada nos séculos passados, que estão desaparecendo com as novas gerações, mantendo a essência da alma tropeira. De acordo com o depoimento do Professor José 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.

Essa solução passa pela criação de novos projetos que deverão ter como objetivo a formação de novos produtos, consolidação de novos polos turísticos, ampliar o 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 aos 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, à qualidade, informações e infraestrutura, à participação e conscientização da comunidade e, sobretudo ações que garantam o incentivo ao desenvolvimento do turismo.

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, sem perder a essência caipira.

Com a criação de estratégias de desenvolvimento sustentável, poderemos criar produtos turísticos formatados e competitivos, qualidade de serviços capacitação profissional, fomentar identidade cultural e comercial para o turismo, consolidando os polos turísticos e a integração regional.

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

Abdica-se de identidade cultural própria, buscando a identificação com outros povos, e no processo acaba-se perdendo a identidade originária, o que resulta em um povo sem memória.

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

É necessário que haja um trabalho de conscientização da comunidade local. O interesse está crescendo. Espera-se que os dados que foram levantados no presente trabalho possam ser úteis a outros pesquisadores no futuro, para que venham dar continuidade a essas análises, com ações integradas com Órgãos Públicos, Instituições, ONGs, OCITs e Instituições Universitárias, dando apoio a projetos para que regastem o 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), remetendo a significados específicos definidos pelos seus atores que, em função de sua identidade, de um lado, aceitam ou recusam o que lhes é proposto ou imposto de ora e, por outro, procuram soluções originais para seus problemas, falando de sua importância como fator de geração econômica e preservação ambiental da comunidade local.

REFERÊNCIAS

- 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.
- 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.
- FIORETO, 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.
- 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.
- 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 alalises de Políticas de lãs 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.
- ROBIM, M. de J. Análise das características do uso recreativo do Parque Estadual da Ilha Anchieta: *contribuição ao manejo*. Tese (doutorado). São Carlos: 1999. 161p.
- 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. *Brasil Viagem*, 2006. Disponível em: <<http://www.brasilviagem.com>>. Acesso em: 19/02/06.
- 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.
- SWARBROOKE, J. Turismo sustentável: *conceito e impacto ambiental*. São Paulo: Aleph, 2000. v1. 140p.
- ZAOUAL, H. *Globalização e Diversidade Cultural*. São Paulo: Editora Cortez, 2003. 142p.

Endereço do autor: Cleuza Barbosa de Freitas Carpegeani
Av. J. K. de Oliveira, 520 – Jd. Eulália – Taubaté-SP – CEP 12010-600
Fone: (12) 9179 2889
e-mail: cbfcarpe@hotmail.com e rcarpe@vivax.com.br