

publicação recente, *Aves brasileiras e plantas que as atraem* de Johan Dalgas Frisch que foi durante muito tempo responsável pela única referência sobre o assunto. A terceira edição de *Aves brasileiras*, publicada em 2005, teve participação de seu filho Christian e ganhou, além de informações atualizadas, uma seção sobre plantas que atraem aves. A intenção é orientar moradores e planejadores urbanos a contemplar a fauna avícola na arborização. São cerca de 1800 espécies, ilustradas por desenhos de Svend Frisch e Thomas Sigrist.

Os livros acima podem ser consultados durante caminhadas pela natureza — seja ela silvestre ou urbana. Outra obra recente, porém, exige outro tipo de degustação, sem sair do sofá. *Aves do Brasil*, de Tomas Sigrist, é um livro grande, com mais de 1800 aves do Brasil todo e lindamente ilustradas pelo próprio autor. Além das ilustrações, mapas de distribuição e dados básicos sobre cada espécie, o volume traz informações gerais sobre as paisagens brasileiras e sobre a bio-



Celeus flavescens: pica-pau-de-cabeça-amarela, comendo frutos de canjerana

logia das aves. Para completar o passeio virtual, tem um CD com mais de 50 cantos de aves.

Maria Guimarães

HISTÓRIA

Projeto para transformar a Estrada Real em roteiro turístico

O percurso tem 1,4 mil quilômetros de extensão e é considerado, atualmente, como o roteiro com maior potencial turístico no Brasil. Trata-se da rota da Estrada Real, conjunto de vias criadas pela Coroa Portuguesa para acessar as reservas de ouro e diamantes de Minas Gerais. Por esses caminhos os minerais preciosos chegavam até os portos de Paraty e Rio de Janeiro e de lá iam abastecer os cofres do então Reino de Portugal. Perto de US\$ 3 milhões deverão ser investidos em programas de desenvolvimento das microrregiões ao longo da estrada, recursos obtidos por meio de parceria da Federação das Indústrias de Minas Gerais (Fiemg) com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). O circuito é composto por três trechos: o “Caminho Velho” que liga Paraty a Ouro Preto; o “Caminho Novo” ligando Ouro Preto ao Rio de Janeiro e, finalmente o trecho mais recente chamado “Caminho dos Diamantes”, que liga Ouro Preto à Diamantina. Para gerenciar o projeto foi criado o Instituto Estrada Real: sua sede em Belo Horizonte, tem endereço na internet (www.institutoestradareal.org.br) e o principal desafio é atrair 2,5 milhões de turistas por ano no circuito até 2007.

SERVIÇO

GUIA DE CAMPO DAS AVES DA GRANDE SÃO PAULO, de Pedro Develey e Edson Endrigo - Aves e Fotos Editora. Endrigo - São Paulo, 2004.

AVES BRASILEIRAS E PLANTAS QUE AS ATRAEM, de Johan Dalgas Frisch e Christian Dalgas Frisch. Dalgas Ecoltec. - São Paulo, 2005.

AVES BRASILEIRAS – UMA VISÃO ARTÍSTICA, de Tomas Sigrist - Ed. Avis Brasilis - Valinos, 2006.

GUIA DAS AVES, de Luís Fábio Silveira, Marina Oppenheimer e Camila Sobreira - Fundação Maria Luisa e Oscar Americano - São Paulo, 2006 (www.fundacaoooscaramericano.org.br)



Foto: acervo do Instituto Estrada Real

Acima, um dos trechos existentes no mapa das vias de escoamento de ouro e diamantes para o Reino de Portugal

VÁRIOS CAMINHOS NA ROTA REAL São muitas as vocações turísticas da rota, diz o presidente do Instituto Estrada Real, Eberhard Hans Aichinger, mas os aspectos histórico, cultural e ecológico são os que estão mais em evidência. “A segmentação em tipos de turismo específicos é fundamental para o êxito na criação de produtos turísticos, sua divulgação e comercialização. A eles são agregados potencialidades complementares, tais como gastronomia e religiosidade”, acrescenta. Uma das idéias é estabelecer uma rota de queijos finos da Estrada Real ou ainda uma rota de visitação de alambiques. Existe ainda um projeto específico para atrair caminhantes para os trechos com potencial para o turismo religioso como por exemplo, o que liga o Santuário do Caraça, na cidade de Catas Altas, Minas Gerais, e a Basílica de Aparecida, em São Paulo, com 560 quilômetros, “naquela que será a segunda maior rota religiosa do mundo”, destaca Aichinger. Além do trabalho do Instituto, a Secretaria

LICENCIAMENTOS Entre as primeiras ações do Instituto está o licenciamento da logomarca da Estrada Real, já comercializada numa lista de produtos que inclui chocolates, café, doce de leite, um bar temático e um dos modelos de carros da Fiat, o Doblò. O dinheiro desses licenciamentos deve manter o Instituto. Outra iniciativa foi demarcar e fazer a sinalização dos caminhos que está sendo feita em três vertentes. A sinalização mais próxima possível dos caminhos originais será composta de 1927 marcos, dos quais 800 já fo-

ram colocados. Cada marco tem informações sobre o município mais perto à esquerda e à direita, localização por GPS, distâncias em quilômetros, altitude, atrativos locais e telefones úteis, informa o publicitário Cláudio Leão, especialista em caminhadas de longa distância, que presta consultoria para o instituto. O trabalho, realizado em parceria com geógrafos da UFMG, prefeituras e comunidades locais, iniciou em junho deste ano a segunda fase, que é a sinalizar rodovias federais e estaduais na região.

ria de Turismo de Minas Gerais coordena um projeto estruturador para desenvolvimento dos 162 municípios da área de influência da Estrada Real, que inclui recuperação e manutenção das vias, implantação de telefonia rural e criação de cerca de 178 mil novos empregos em quatro anos para atender a demanda de novos turistas. Entre as ações previstas está capacitar em hotelaria micro-empresários e cursos oferecidos em parceria Sebrae/Senac. “O objetivo é fixar a população residente ao longo da Estrada Real por meio da valorização de suas atividades como artesanato, produção de queijos e doce de leite”, explica a gerente do projeto, Elizabeth da Cunha Pimenta.

PERDAS NA URBANIZAÇÃO É bom lembrar, entretanto, que no processo de ocupação do país pouco se preservou desses traçados originais. Márcio Santos, historiador que pesquisa caminhos e rotas fluviais no processo de colonização do interior brasileiro, explica que muitos trechos originais da Estrada hoje são cortados por rodovias, regiões de periferia ou simplesmente não existem mais. “As pessoas podem achar que vão caminhar sob um leito de pedras, no meio da mata verdejante e não é bem assim”. Segundo ele, o caminho é fragmentado, heterogêneo. Em poucos trechos o turista vai, de fato, pisar nos famosos caminhos de pedra que cobrem distâncias de 10 a 15 quilômetros. Segundo o consultor Cláudio Leão, pode-se percorrer toda a rota de carro, salvo alguns pequenos trechos em trilhas. “Destaco o Caminho dos Dia-

manes, região mais erma e com paisagens deslumbrantes”, diz.

Em um projeto de tamanha abrangência, o envolvimento das comunidades locais é fundamental, considera Santos. “É comum moradores das cidades cortadas pela Estrada Real não saberem da sua existência, muito menos da sua importância”, alerta.

Para Antonio Gilberto da Costa, geógrafo da UFMG, incentivar o turismo na região aumenta as chances de preservação desses caminhos”. No ano passado o geógrafo organizou a publicação do livro *Os caminhos do ouro e a Estrada Real* pela editora da UFMG.

Patrícia Mariuzzo

AS VÁRIAS “ESTRADAS REAIS”

Um projeto como o do Instituto Estrada Real traz à tona a necessidade de pesquisar mais a fundo a importância dos caminhos antigos na ocupação do interior brasileiro. É fundamental estabelecer que locais estão preservados e quais não estão. Tal estudo poderá esclarecer se há inadequação do termo “a” Estrada Real, como se ela fosse única. Para o historiador Márcio Santos, não existia uma única estrada, mas vários caminhos, não necessariamente ligados à mineração e nem sempre com as mesmas características que assumiu a Estrada Real que o Instituto tomou como alvo de investimento para exploração turística.

O Caminho da Bahia, por exemplo, cumpriu outras funções. Por ele a zona mineradora recebia carne bovina vinda dos currais da região do médio São Francisco. Além disso ligava as minas à então maior cidade da América portuguesa, Salvador, por onde chegavam os escravos africanos e produtos europeus. “O Caminho da Bahia era ainda o descaminho do ouro, por onde se evitava o pagamento dos quintos, direitos de entrada, de passagem e outros tributos que pesavam sobre a população envolvida com a atividade mineradora. Em suma, era o caminho do contrabando”, explica Santos. Vários documentos históricos atestam a existência de outras estradas reais desvinculadas da atividade mineradora. Sua finalidade era escoamento de gado e comércio de mercadorias. “Tivemos até um caso curioso de uma estrada real, nem mesmo ligada à pecuária, pois percorria regiões exclusivamente canavieiras: era uma estrada litorânea, cujo trajeto coincide com a atual ‘Linha Verde’, que liga Salvador a Aracaju”, conclui.