

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL
CAMPUS URUGUAIANA

FACULDADE DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS E LETRAS

PÂMELA DUTRA ETZ

**CAMINHOS DO IMPÉRIO: A ESTRADA REAL DE URUGUAIANA, UMA
PERSPECTIVA HISTÓRICA**

Uruguaiana

2009

PÂMELA DUTRA ETZ

**CAMINHOS DO IMPÉRIO: A ESTRADA REAL DE URUGUAIANA, UMA
PERSPECTIVA HISTÓRICA**

Monografia de Conclusão do Curso de História
da Faculdade de Filosofia Ciências e Letras, da
PUCRS Uruguiana.

Orientador: Ms. Flamarion F. F. Gomes

Uruguiana

2009

PÂMELA DUTRA ETZ

**CAMINHOS DO IMPÉRIO: A ESTRADA REAL DE URUGUAIANA, UMA
PERSPECTIVA HISTÓRICA**

Monografia de Conclusão do Curso de História
da Faculdade de Filosofia Ciências e Letras, da
PUCRS Uruguaiana.

Aprovada em 23 de junho de 2009

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Ms. Flamarion Freire da Fontoura Gomes

Prof. Ms. Edison Gonzague Brito

Prof. Dr. Ronaldo Bernardino Colvero

AGRADECIMENTOS

Ao apresentar nesse momento meu trabalho de conclusão de curso, recordo que o sucesso no caminho por mim percorrido durante o período acadêmico só foi possível devido ao apoio e a dedicação daqueles que estiveram ao meu redor.

Primeiramente sinto-me na obrigação de agradecer o Prof. Ms. Flamarion Gomes pela indicação de meu objeto de estudos, por estar sempre incentivando e auxiliando-me nas dificuldades encontradas no decorrer desta ou mesmo naquelas surgidas em relação às dúvidas acadêmicas em geral.

Como não destinar um agradecimento especial àquele que nas minhas escolhas esteve ao meu lado, me apoiando nas decisões mais difíceis, por mais que às vezes elas parecessem não fazer sentido. Ele foi meu apoio em tudo, obrigada pai. Nestas horas é muito gratificante receber o apoio da família e por isso merecem serem mencionadas duas mulheres que foram muito importantes para meu êxito no final da caminhada, Vó Marta e Micheli meu carinho e gratidão.

Diego, meu namorado, que pacientemente compreendeu o quão importante era essa pesquisa para mim e não mediu esforços para que eu pudesse concluí-la, foi graças a ele que pude procurar e fotografar os vestígios da estrada, pesquisar e fazer indagações a fim de concluir as investigações. Com amor e carinho, agradeço.

Como transformar tudo em coordenadas, colocar em mapas e fazer croquis sem o auxílio de um profissional especializado? Impossível para mim! Por este motivo, obrigada, ao agrônomo e amigo Rodrigo Gutierrez. Ao mencionar os amigos percebo que é impossível esquecer-se de agradecer a todos, aqueles que fiz na universidade, aos mais antigos que estão perto, ou mesmo os de longe, trago-os comigo no coração. Pessoas importantes que acompanharam meu crescimento pessoal e intelectual nesta caminhada, partilhando comigo as alegrias, tristezas e frustrações.

Àqueles que não mencionei o nome ou fiz alguma referencia especial, com certeza vão encontrar seu lugar nos agradecimentos destinados aos amigos.

RESUMO

Este trabalho foi elaborado a partir da constatação da existência de vestígios materiais na estrada que vai ao interior do município e encontra-se com a atual rodovia, BR 472, UR 411. Não somente os remanescentes arqueológicos despertaram o interesse em realizar a pesquisa como também o imponente nome pelo qual era conhecido o trajeto por alguns, “estrada real”. Afinal o que eram as estradas reais? Buscou-se responder essa pergunta e ir além ao realizar a análise do motivo pelo qual, muitos caminhos antigos possuem essa denominação, o que a história tem para nos contar e quais os outros caminhos conhecidos por esse nome ou que se pode encaixar no conceito de “estrada real”. Houve o cuidado e a dedicação ao escrever sobre a história da Estrada Real de Uruguaiana, objeto principal deste trabalho, busca-se com isso esclarecer algumas confusões a respeito do adjetivo “real” que acompanha o vocábulo “estrada” revelando a história que envolve o trajeto, a localização e rota encontrada na atualidade. Durante o processo de investigação e coleta de informações e imagens que pudessem ser relevantes ao enriquecimento do trabalho foi possível a percepção das más condições em que se encontrava esse caminho quanto ao zelo, limpeza e mesmo cuidados ambientais. Não somente o aspecto material pode ser identificado como precário como também se pensou no material humano que ali residia. Como o vestígio resgatado não tem sentido por si só e possivelmente não poderia ser percebido se não houvesse um contexto sociológico envolvido, tornou-se relevante buscar uma funcionalidade para a Estrada Real de Uruguaiana depois de resgatada. E nesse ponto propõe-se o envolvimento desse caminho e toda a “bagagem” histórica que o acompanha, no desenvolvimento sócio econômico do município de Uruguaiana. Uma proposta que possibilita o incremento a economia do município, age como forma de inserção social destes que se encontram a margem do caminho vivendo em condições subumanas. O turismo é apresentado como uma possível solução para que se consiga dar funcionalidade ao objeto sem vida, mas que apresenta uma grande riqueza histórica.

Palavras-chave: Estrada Real de Uruguaiana. Turismo. Caminhos do Império.

ABSTRACT

This work was made from the verification of existence of material vestiges in the road to countryside of municipal district and meet up with the actual highway, BR 472, UR 411. Not only the archeological remainders woke up the interest in accomplishing the research as well as the imposing name for which the itinerary was known by some, "royal highway". After all what were the royal highways? It was looked for to answer that question and go beyond when accomplishing the analysis of the reason for which, many old roads possess that denomination, which the history has to tell us and which the other roads known by that name or that she can fit in the concept of "royal highway". There were the care and the dedication when writing on the history of the Royal Highway of Uruguaiana, main object of this work, is looked for with that to explain some confusions regarding the "royal" adjective that accompanies the word "highway" revealing the history that involves the itinerary, the location and route found at the present time. During the investigation process and collection of information and images that could be relevant to the enrichment of the work it was possible the perception of the bad conditions in that was that road as for the devotion, cleaning and even environmental cares. Not only the material aspect can be identified as precarious as well as one thought in the human material that there lived. As the rescued track doesn't have sense by itself and possibly it could not be noticed if there was not an involved sociological context became relevant to look for a functionality for the Royal Highway of Uruguaiana after having rescued. In that point intends the involvement of that road and the whole historical "baggage" that accompanies him in the social and economical development Uruguaiana. A proposal that makes possible the increment the economy of the municipal district, acts as form of social insert of these, that are in the margin of the road living in subhuman conditions. The tourism is presented as a possible solution to give functionality to the object lifeless, but that presents a great historical wealth.

Keywords: Royal Highway of Uruguaiana. Tourism. Imperial Ways.

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 – Trecho da Estrada Real de Minas Gerais	11
Imagem 2 – Trecho da Estrada Real pertencente aos caminhos do ouro – São Paulo	12
Imagem 3 – Trecho da Calçada do Lorena – São Paulo.....	14
Imagem 4 - Trecho da Calçada do Lorena – São Paulo	14
Imagem 5 – Sede da atual Granja Casa Branca, vista interna.	19
Imagem 6 - Sede da atual Granja Casa Branca, vista externa	19
Imagem 7 – Calçamento de pedra onde cruza o Arroio Imbaá, estação do ano sem chuvas. ...	20
Imagem 8 - Calçamento de pedra onde cruza o Arroio Imbaá, período de chuvas.....	21
Imagem 9 - Linha de pedras 1 – Início	21
Imagem 10 - Trecho da Linha 1 da Estrada Real de Uruguaiana, evidenciando sua direção. .	22
Imagem 11 - Linha 2 da Estrada Real de Uruguaiana evidenciando sua disposição	22
Imagem 12 – Localização do trajeto da Estrada Real de Uruguaiana e seus vestígios	24
Imagem 13 – Croqui evidenciando as linhas de pedra 1 e 2.	25
Imagem 14 – Croqui evidenciando o trecho calçado de pedras onde cruza o Arroio Imbaá ...	25
Imagem 15 – Linha de pedras 1 – trecho evidenciado	27
Imagem 16 – Trecho Final da linha de pedras 1 da Estrada Real de Uruguaiana	28
Imagem 17 – Linha de pedras 2 – imagem ampliada.....	28
Imagem 18 – Linha de pedras 2 – imagem ampliada.....	29
Imagem 19 – Trecho calçado da Estrada Real de Uruguaiana onde cruza o Arroio Imbaá.....	29
Imagem 20 – Organização dos moradores as margens da Estrada Real	30
Imagem 21– Organização dos moradores as margens da Estrada Real	31
Imagem 22– Organização dos moradores as margens da Estrada Real	31
Imagem 23 – Organização dos moradores as margens da Estrada Real	32
Imagem 24 – Carroças.....	32
Imagem 25 – Poluição ambiental as margens da Estrada Real de Uruguaiana.....	33
Imagem 26 – Lixo doméstico: descartado as margens da Estrada Real de Uruguaiana	33
Imagem 27– Poluição ambiental as margens da Estrada Real de Uruguaiana.....	34
Imagem 28 – Poluição ambiental as margens da Estrada Real de Uruguaiana.....	34
Imagem 29 – Poluição ambiental as margens da Estrada Real de Uruguaiana.....	35
Imagem 30 – Poluição ambiental as margens da Estrada Real de Uruguaiana.....	35

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	8
2 ESTRADAS REAIS – O QUE SÃO?.....	9
2.1 CAMINHOS DO OURO.....	10
2.2 CALÇADA DO LORENA.....	13
3 ESTRADA REAL DE URUGUAIANA: LOCALIZAÇÃO, TRAJETO E HISTÓRIA	17
3.1 HISTÓRIA	17
3.2 LOCALIZAÇÃO E TRAJETO.....	22
4 A ESTRADA REAL DE URUGUAIANA – OPÇÃO DE TURISMO LOCAL	26
4.1 BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE TURISMO.....	26
4.2 TURISMO E A ESTRADA REAL DE URUGUAIANA	27
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	38
REFERÊNCIAS	40

1 INTRODUÇÃO

Estradas Reais, Caminhos do Rei, Caminhos do Império. Estes são alguns nomes atribuídos a determinados caminhos antigos e o fato de serem desconhecidos, ou raras vezes utilizados, levam os leitores e ouvintes a fantasiar sobre a história e também sobre sua funcionalidade. Essas fantasias remetem a um passado longínquo, a uma localização distante que, às vezes, chega a ultrapassar as fronteiras do país.

Os mais curiosos procuram saber qual o lugar que foi privilegiado com esses caminhos e descobrem que o Brasil possui trajetos com essa qualificação, porém, às vezes, percebem-nos muito distantes de sua realidade.

A fim de esclarecer dúvidas a respeito dos caminhos denominados estradas reais, no primeiro capítulo desta monografia são apresentados maiores esclarecimentos sobre o uso desta expressão. No decorrer da leitura, o significado do adjetivo “real” ao vocábulo “estrada” será explicado, bem como o motivo do uso de tal nome para alguns caminhos em especial. Ainda são apresentadas imagens referentes àquelas que se tornaram ícones na história do Brasil e por estes motivos atraíram o interesse para suas histórias e fazem parte de projetos de preservação.

Percebe-se que praticamente não há referências a estas estradas na historiografia brasileira e, por isso, o uso de tal expressão faz com que sejam projetadas no imaginário popular fantasias épicas, as quais servem de explicação por gerações, mantendo a ignorância quanto ao correto emprego do termo.

Nem tão distante assim dos moradores de Uruguaiana, como mostra o segundo capítulo. Ali são apresentados aos leitores os vestígios dos Caminhos do Império no território do referido município. A Estrada Real de Uruguaiana em seu contexto histórico, a localização atual e o trajeto resgatado através da pesquisa bibliográfica e dos remanescentes da cultura material. Um caminho que foi alterado pela ação do tempo, incluindo as mudanças climáticas e também por intermédio direto ou não das mãos humanas, mas que, de alguma forma resistiu e através dos vestígios materiais, está presente no cotidiano daqueles que o percorrem alheios aos motivos daquela presença.

Para finalizar, o terceiro capítulo se apresenta como uma opção para o resgate dos Caminhos do Império, localizado nos limites do município. Não somente da parte física da Estrada Real de Uruguaiana como também de todo seu histórico, onde os agentes para a preservação são os próprios moradores, que são fundamentais no processo de acordo com o que será mostrado nesse capítulo.

2 ESTRADAS REAIS – O QUE SÃO?

O Imperador do Brasil, imponente em seu cavalo, a percorrer um caminho que o levaria a alguma festividade, visita ou reunião. Acompanhado pelos pelotões de seu exército, a fim de tratar de questões relativas à anexação de territórios ou então para confraternizar com os nativos do território brasileiro os termos de aceitação da civilizada cultura europeia, que com certeza traria significativa melhoria as suas vidas.

Esta seria a versão, sem dúvida, mais romântica para a historiografia didática ou, então, para turistas afoitos pelo conhecimento a respeito da história dos trajetos denominados como “estradas reais”, juntamente com a descrição dos perigos que foram enfrentados ao longo destes e dos porquês de os mesmos possuírem um calçamento especial para o imperador poder transitar. A nomenclatura especial utilizada para algumas das estradas de terra e pedras que surgem em determinados pontos, no interior de cidades, somada à descrição física destes antigos caminhos alimenta a ilusão de todos quanto aos acontecimentos históricos ocorridos nestes. Longe de desfazer as fantasias criadas em torno dos personagens mencionados no início do capítulo ou acabar com o deslumbramento das crianças em fase de aprendizado escolar, a intenção do presente capítulo é a de esclarecer o termo “estrada real”.

A princípio, é cabível ressaltar que as primeiras estradas derivam de trilhas usadas pelos milhares de indígenas que aqui já habitavam antes da chegada do homem branco. Essas mesmas trilhas foram usadas até a chegada do gado bovino e do muar, quando surgiu a necessidade do alargamento de tais trilhas, que deixaram de ser trajeto para somente indivíduos percorrerem levando fardo nos ombros. Essas vias tinham de comportar boiadas de abundantes cabeças e tropas de gado muar destinados a carregamentos. Durante um longo período, os caminhos antigos utilizados pelos tropeiros para conduzir os animais de um ponto a outro, ou então àqueles abertos a custo de mão de obra escrava, foram às únicas vias de acesso a vilas, aos povoados ou de uma cidade a outra.

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

O surgimento das Estradas Reais é resultado de um longo processo de conquista territorial iniciado no século XVI e somente consolidado em meados do século XIX. Segundo Santos (2001, p.15), “O conceito de Estrada Real, já historicamente impreciso e de difícil delimitação, tornou-se uma peça maleável, sujeita às mais diferentes versões e interpretações

modernas”.

Nesses caminhos, espalharam-se postos de controle fiscal, onde se cobrava pelo tráfego de pessoas, animais e mercadorias. A partir de então, o nome Estrada Real passou a ser referência a esses caminhos de caráter oficial, que eram de domínio da Coroa Portuguesa¹.

A arrecadação de tributo nesses postos não era, em geral, feita diretamente pela Coroa, mas sim por um contratador, a quem era cedido o direito de cobrar o imposto em proveito próprio, devendo, em contrapartida, repassar para o fisco real uma quantia fixa, paga em parcelas. (SANTOS, 2001, p.150).

Ao se estudar os caminhos antigos- principalmente aqueles abertos a partir das regiões centrais em direção ao sul e centro do país- é possível encontrar os nomes de alguns homens que se tornaram conhecidos por pertencerem aos contratadores, que eram os responsáveis pelo custeio financeiro da abertura das estradas e, em troca, adquiriam o direito de lucrar com a instalação de postos de pedágio nos mesmos.

Estas estradas de cunho oficial eram abertas em locais estratégicos, sendo estudadas as vantagens em usar determinada rota ou abrir “picadas” naquela região. A estratégia estava em perceber a facilidade do tráfego por aquele caminho e se havia um local para o abastecimento de mantimentos e água que fosse próximo.

Os prédios conhecidos como registros eram instalados em locais estratégicos dos caminhos: passagens entre serras, desfiladeiros, margens de cursos de água – neste ultimo caso, o objetivo era tanto assegurar o abastecimento de água para a repartição quanto retardar o trânsito dos contribuintes, o que permitia maior rigor na fiscalização. (SANTOS, 2001, p. 152).

Alguns caminhos foram proibidos de serem trilhados, sendo apenas autorizado, como já explícito em parágrafo anterior, o caminho determinado pela Coroa Lusitana. Nem sempre os postos instalados serviam para o controle fiscal, por vezes havia postos com a função de punir os que se desviavam do caminho oficial para fugir da fiscalização feita em nome da Metrópole. Executando a função punitiva, os responsáveis pelos postos estavam inibindo aqueles que tentavam se desviar da Estrada Real e dos postos de cobrança. Estes postos instalados com função repressora eram conhecidos como as Guardas.

2.1 CAMINHOS DO OURO

No governo de Itamar Franco, em Minas Gerais, instituiu-se a lei nº 1.3173/99, que dispõe sobre o Programa de Incentivo ao Desenvolvimento do Potencial Turístico da Estrada

Real, considerando estrada real os caminhos e suas variantes construídos nos séculos XVII, XVIII e XIX no interior deste Estado. A partir desta lei, os principais caminhos do ouro do século XVIII passaram a ser objeto de estudos de inúmeros pesquisadores, tendo, portanto, culminado em um projeto turístico e algumas publicações.

Os caminhos estudados - que constituíam nas principais vias de acesso autorizado às reservas auríferas da Capitania de Minas Gerais, sendo crime de lesa Majestade a abertura de novos caminhos – neste projeto foram o Caminho Velho, o Caminho Novo, o Caminho para o Distrito Diamantino e o Caminho da Bahia.

Os Caminhos do Ouro englobados neste projeto turístico da região de Minas Gerais são um exemplo da pressão e controle econômico exercido pela Coroa Metropolitana sobre suas colônias, principalmente aquelas que se mostravam mais lucrativas para a metrópole.



Imagem 1 – Trecho da Estrada Real de Minas Gerais

Fonte: <http://www.minastour.com.br/website/imagens/cidades/atrativos/20060828084555.jpg>

¹ Membros da realeza de Portugal e seus agregados.



Imagem 2 – Trecho da Estrada Real pertencente aos caminhos do ouro – São Paulo
 Fonte: (<http://www.canas.sp.gov.br/Eventos/Inaug/MarcoMunicipal/LogoEstradaReal.jpg>)

As imagens acima apresentadas são de trechos dos caminhos do ouro pertencentes à rota turística da Estrada Real, na região de Minas Gerais. Percebe-se nestes trechos que a mesma possuía um calçamento de pedra e consegue-se diferenciar a conservação destes de acordo com o local onde o mesmo se encontra. A imagem 1 mostra um caminho em região de planície, ao que tudo indica onde há uma maior circulação de pessoas. O que se percebe na imagem 2 é um trecho de calçamento em uma região onde o relevo é mais acidentado e o mesmo encontra-se protegido por morros. A conservação do local depende do trânsito de pessoas e de como ele é feito.

As estradas eram fechadas com um portão cadeado. Havia uma estrutura muito organizada quanto ao domínio desse local, já que possuía no prédio de registro fiscal um administrador, um fiel representante da fazenda real, um contador e dois ou quatro soldados. Todos paramentados com seu equipamento de trabalho estavam instalados em uma estrutura física que contava com a casa de registro, onde ficavam as instalações do administrador e do fiel, um quartel para os soldados composto também de um curral para seus animais. (SANTOS, 2001, p.153).

A partir de algumas inferências historiográficas, pode-se perceber que os caminhos citados como “coloniais” no século XVIII são os mesmos denominados “estradas reais” no século XIX. O acervo documental a respeito destas estradas ou rotas é escasso; porém, autores como Cunha Matos, em publicações que datam do século XIX, ainda assim utilizam expressões como “estrada pública”, o que não exclui, no entanto, já nas primeiras décadas do século XIX, o uso do termo Estrada Real para alguns destes, principalmente na região entre Minas Gerais e São Paulo. Conforme Hilaire (*apud* SANTOS, 2001, p.157), ainda nas primeiras décadas do século XIX:

Não querendo passar por uma região que eu já conhecia, continuei a seguir, além de Itambé, pela estrada real que, sempre a leste da grande cadeia, vai de Mariana a Vila do Príncipe, e não deixei essa estrada senão entre as aldeias de Cocais e Catas Altas.

É ponto de comum acordo entre autores que, sendo tão vasto o território brasileiro, não há como desconsiderar o fato que as estradas reais, apesar do paupérrimo acervo documental ou de publicações destinadas ao assunto, não foram privilégio de alguns poucos estados ou municípios.

Salienta-se, aqui, que as pesquisas realizadas até o momento enfocaram determinadas regiões do país pela importância que configurou para a economia e para a sociedade brasileira tais rotas em determinadas épocas, como, por exemplo, os Caminhos do Ouro de Minas Gerais.

Tendo se mencionado os Caminhos do Ouro de Minas Gerais e se observado, logo a seguir, que estes caminhos não são os únicos a terem sido resgatados, é cabível citar outros caminhos que foram estudados a fundo na dissertação de Paulo Zanettini (1998).

2.2 CALÇADA DO LORENA

Em uma pesquisa realizada em parceria com o Departamento Histórico Cultural da Empresa Eletropaulo², o referido autor pesquisou durante três anos sobre A Calçada do Lorena, caminho de pedras calçadas que se localiza no Parque Ambiental da Serra do Mar³, região sudeste do Estado de São Paulo, município de Cubatão.

² Empresa distribuidora de energia elétrica para o Estado de São Paulo.

³ Parque ambiental localizado no Estado de São Paulo, área pertencente a este e a Petrobras.



Imagem 3 – Trecho da Calçada do Lorena – São Paulo

Fonte: http://farm3.static.flickr.com/2033/1989891080_ebbfaaa2c0.jpg?v=0)



Imagem 4 - Trecho da Calçada do Lorena – São Paulo

Fonte: http://br.geocities.com/caminhosdomar/imagens/Calçada_setor_A_1.jpg)

Acima, estão expostas as imagens da Calçada do Lorena. Após sua visualização, constatou-se que o referido trajeto também possui um calçamento de pedras e, de acordo com a afirmação feita anteriormente sobre o calçamento das Estradas Reais, pode-se verificar o estado de conservação deste devido ao local onde está inserido – protegido pela mata - e também porque até o projeto de “resgate”, elaborado pela Eletropaulo, em parceria com o

governo de São Paulo, não havia trânsito.

Percebe-se que, por algum motivo, houve o resgate da história desses trajetos – Calçada do Lorena e Os Caminhos do Ouro de Minas Gerais. No caso de Minas Gerais, a Estrada Real propriamente dita despertou interesse por toda a história de Minas Gerais girar em torno das riquezas auríferas. Já a Calçada do Lorena por que suscitaria tanto interesse? Em torno de que girava a história desta?

A riqueza da região de São Paulo, no século XVIII, provinha dos engenhos de açúcar. Naquele período, a Capitania de São Vicente passou a prosperar e, devido a este fator, formou uma elite agrária e comercial. A Coroa de Portugal chegou a tomar medidas políticas restritivas, por exemplo, o embarque do açúcar apenas pelo porto de Santos.

Coube a região paulista outros privilégios como a dotação orçamentária para o estabelecimento de uma infra-estrutura necessária a circulação e exportação do açúcar aí produzido e a melhoria/abertura de novos caminhos e estradas, sendo o calçamento do Caminho do Mar, posteriormente rebatizado como Calçada do Lorena, a iniciativa mais significativa.” (ZANETTINI, 1998, p.2).

A Calçada do Lorena funcionou durante cinquenta anos como rota de viagem dos tropeiros e do açúcar, recebeu melhorias em seus tempos de glória e depois foi esquecida e a mata tomou conta, tornando-se antiquada e imprópria para ser usada, até ser posta no mapa novamente como rota turística, onde se procura dar valor as belezas naturais e a “bagagem” cultural que aqueles remanescentes trazem consigo.

Outro fator que deve ser mencionado para o resgate da história e importância que teve a Calçada do Lorena, em sua época, é o da ousadia que consiste a pavimentação da mesma, uma obra de engenharia bastante audaciosa para época em que foi construída. Esse motivo já é um fator de extrema relevância para o restauro da mesma.

Além da Calçada do Lorena, objeto principal de sua pesquisa, o pesquisador teve acesso a outros caminhos antigos, abertos na Capitania de São Vicente, na época. As seguintes vias de comunicação na região Sudeste: A trilha do Ouro, localizada próxima à divisa atual entre São Paulo e Rio de Janeiro; a Trilha do Corisco, no Parque Estadual da Serra do Mar, iniciando no município de Ubatuba, em São Paulo, indo até as imediações de Parati-Mirim, no Rio de Janeiro; o antigo “Caminho dos Índios” desde a vila Picinguaba até próximo a Ubatuba; a Trilha de Paranapiacaba, a mais antiga via de ligação entre a cidade de Santos e o planalto paulista e, por fim, o Caminho do Inhomirim, uma variante do Caminho Novo das Minas no Rio de Janeiro. (ZANETTINI, 1998).

Os Caminhos do Ouro, localizados no Estado de Minas Gerais, e a Calçada do Lorena, no Estado de São Paulo, sem esquecer, é claro, das outras vias de comunicação

citadas no parágrafo anterior, podem ser considerados bons exemplos de estradas reais. Não que isto exclua a possibilidade de haver inúmeros trajetos espalhados nas diversas regiões brasileiras que apresentem as mesmas características que os que nos referimos anteriormente. Porém, estes são os caminhos que se tornaram conhecidos por haver um maior interesse na preservação destas rotas pelos Estados ou, até mesmo, por pessoas físicas e jurídicas.

Apesar de não constar na dissertação de Zanettini o termo “estrada real”, no que se refere à Calçada do Lorena, retoma-se o conceito explicitado por Santos (2001), que traz a definição de estrada real como sendo os caminhos surgidos nos séculos XVII e XVIII.

A fim de demonstrar e até mesmo esclarecer o porquê do termo estrada real para determinados caminhos, procurou-se discorrer um pouco sobre as estradas que, de acordo com as pesquisas, tiveram mais notoriedade; principalmente quanto à importância a elas destinadas pelos governos, por particulares e, até mesmo, por aqueles que se preocuparam em buscar sua história original, desmistificando alguns conceitos.

3 ESTRADA REAL DE URUGUAIANA: LOCALIZAÇÃO, TRAJETO E HISTÓRIA

Durante o percurso da UR 411, podem ser percebidas algumas peculiaridades, vestígios que não são inerentes a paisagem natural do caminho; porém, a mesma percepção pode ser tida quanto a não haver, de forma alguma, possibilidades destes pertencerem a alguma adaptação humana contemporânea.

Podem ser vistas linhas de pedra que surgem do próprio solo e, mais adiante, onde passa o Arroio Imbaá encontra-se um bom trecho calçado. Este é um fato que por si só já desperta curiosidade ao observador mais atento. Agregado a isto alguns se referem a estes vestígios como herança da Estrada Real de Uruguaiana. Mais informações além destas não se encontram sobre esse curioso e distinto caminho.

Através de pesquisa, apesar da escassez de material, foi possível encontrar referência bibliográfica para validar o início da investigação a respeito desse caminho. Algumas constatações foram conseguidas através de documentos e o restante pode ser concluído através das análises das informações coletadas.

3.1 HISTÓRIA

O município de Uruguaiana serviu de palco para umas das mais lembradas batalhas da Guerra do Paraguai. Invadido pelas tropas paraguaias, no ano de 1865, comandadas pelo Coronel Estigarribia, é objeto de sítio dos Exércitos Aliados. Tal foi à importância desta batalha que as vésperas de assinarem o acordo de paz recebem a visita do ilustre Imperador Dom Pedro II.

Segundo Pont (1983), as tropas do General Davi Canabarro estavam posicionadas abaixo do Arroio Touro Passo, à esquerda da Estrada Real de Uruguaiana. Encontra-se aí a primeira referência à estrada. Aliada aos remanescentes da cultura material encontrados no decorrer do caminho, a referência encontrada em Pont (1983) serviu de base para uma investigação mais profunda. Atentar aos pequenos detalhes, revelados durante a pesquisa e fazer a relação dos mesmos entre si possibilitou, aos poucos, a união da peças de uma espécie de “quebra-cabeças”.

Detalhes estes que passam a ser percebidos ainda na leitura do mesmo autor que, ao evidenciar a importância da visita do imperador ao *front* de batalha dos aliados, refere-se ao local de pernoite deste e sua comitiva real. De acordo com Pont (1983), o Imperador e sua

comitiva pernoveram na sede da antiga sesmaria Casa Branca, localizada próximo ao Arroio Imbaá e fazendo divisa com a Estrada Geral que levava a Alegrete.

Como exposto no primeiro capítulo, nem sempre estas estradas levavam o adjetivo Real. Muitas vezes, eram conhecidas por outros nomes, como é o caso da Estrada Geral que o autor cita. Outro detalhe importante no que se refere ao emprego do termo é o fato destas estradas possuírem caráter oficial, devido a serem as principais vias de alguns percursos, como é o caso da denominação “Geral” à estrada.

Nota-se que as referências feitas pelos historiadores de Uruguaiiana a esta estrada estão sempre ligadas à propriedade denominada Casa Branca:

Enquanto isto, notícias chegadas ao quartel general do Barão de Porto Alegre, dão ciência de que a comitiva imperial se encontra a seis léguas de Uruguaiiana, havendo pernoverado na Casa Branca, estância que se situa a direita da estrada que leva a atual estação do Carumbé, há duas centenas de metros da carreteira que vai desta cidade de Uruguaiiana à de Alegrete. (VILLELA, [s.d]).

O fato de tal propriedade estar diretamente relacionada à estrada real obviamente é porque a mesma pertencia às terras que margeiam o seu trajeto e, ao percorrer o caminho onde aparecem os vestígios, atualmente se encontra à margem direita da estrada real a granja Casa Branca.

O atual dono desta propriedade, Paulo Gilberto da Cunha Goulart, foi encontrado e em uma conversa informal revelou que a dimensão da atual propriedade e em relação à anterior é pequena, 33 ha, por isto o nome granja, e que esta pertenceu a um lote de terras que ia até o rio Uruguai e foi sendo desmembrada ao poucos por questões de herança.

O proprietário conserva a sede da antiga estância tentando manter as bases da edificação original, tendo efetuado alguns reparos no telhado para substituir as antigas telhas de barro por zinco e nas aberturas, pois o madeirame estava podre.



Imagem 5 – Sede da atual Granja Casa Branca, vista interna.
Foto: Pâmela Etz (27/09/2007)



Imagem 6 - Sede da atual Granja Casa Branca, vista externa
Foto: Pâmela Etz (27/09/2007)

Existe uma relação dos trechos citados nos livros com os dados atuais recolhidos através da conversa com o atual proprietário da Casa Branca, a pesquisa anteriormente descrita sobre correto uso do termo estrada real.

A fim de verificar a existência de documentos antigos que pudessem ser utilizados como fonte nesta pesquisa, algo que revelasse a data de abertura da estrada, se utilizou os livros Ata da Câmara de Vereadores de Uruguaiana. Pesquisados dos anos 1862 a 1890 não revelaram nenhum registro da data de criação ou abertura da mesma.

A pesquisa, no entanto, não foi em vão, pois no ano de 1888 foi possível encontrar o primeiro pedido de reparos na Estrada Real e a decisão tomada em relação ao pedido.

Um abaixo assignado pedindo um concerto em ponto além do arroio Salso na estrada real que desta cidade segue para Alegrete. Pela Camara foi resolvido dar o despacho seguinte: Está extinta a verba, em tempo se attenderá. (Livro de Atas da Câmara de Vereadores de Uruguiana, 1888, p.344).

Percebe-se, através da leitura do fragmento acima exposto, a importância de tal caminho, por este ser percorrido em larga escala e também ao que se refere a “antiguidade” do mesmo. Como se pode notar, já na época a Câmara passava por problemas financeiros, o que não impediu os mesmos moradores de solicitarem novamente o conserto em 1889.

Foi lido um abaixo assignado de vizinhos e moradores das proximidades do arroio do Imbahá pedindo uma compostura em um atoleiro que existe junto ao passo daquele arroio. (Livro de Atas da Câmara de Vereadores de Uruguiana, 1889, p.364).

Conhecer os fatos sobre a localização do caminho antigamente, somente torna-se relevante quando é possível identificar a relação deste com o trajeto em sua forma atual e, relacionando os trechos analisados dos Livros Ata da Câmara de Vereadores com os retirados da bibliografia historiográfica do município percebe-se a alusão ao arroio do Imbaá. O atoleiro a que se refere o documento analisado é pertinente ao trecho que, atualmente, encontra-se calçado, pois se observarmos a imagem 7 veremos que o Arroio cruza esse trecho mesmo no período do ano onde as chuvas não são constantes nem duradouras, a imagem 8 mostra como fica o trajeto durante a estação chuvosa do ano.



Imagem 7 – Calçamento de pedra onde cruza o Arroio Imbaá, estação do ano sem chuvas.
Foto: Pâmela Etz (30/04/ 2009)



Imagem 8 - Calçamento de pedra onde cruza o Arroio Imbaá, período de chuvas.
Foto: Pâmela Etz (27/09/2007)

A estrada que apresentamos como a Estrada Real de Uruguaiiana encontra-se ao final com a BR 472, que leva deste município ao município de Itaqui, portanto não se está afirmando que o trajeto tenha permanecido idêntico ao que era naquele tempo, já que o mesmo levava ao município de Alegrete. Este trajeto possui em grande parte, pontos de referência encontrados na descrição de autores ou mesmo dos documentos de caráter oficial.

Faz-se necessária a afirmação acima porque analisando a posição em que surgem as linhas de pedra, possibilita a um observador mais atento perceber que estão dispostas de forma irregular ao trajeto que configura o caminho atual. As mesmas surgem à margem deste caminho e vão prolongando-se para o meio da estrada.



Imagem 9 - Linha de pedras 1 – Início
Foto: Pâmela Etz (30/04/2009)



Imagem 10 - Trecho da Linha 1 da Estrada Real de Uruguaiana, evidenciando sua direção.
Foto: Pâmela Etz (30/04/ 2009)



Imagem 11 - Linha 2 da Estrada Real de Uruguaiana evidenciando sua disposição
Foto: Pâmela Etz (30/04/ 2009)

3.2 LOCALIZAÇÃO E TRAJETO

Objetivou-se apresentar primeiramente o histórico que envolve o trajeto da Estrada Real de Uruguaiana a fim de evidenciar para o leitor a bagagem cultural possível de se

conseguir partindo de vestígios materiais. A seguir, apresenta-se o memorial descritivo do trajeto e dos locais que fazem parte da análise histórica.

Chegando à passarela localizada na BR 472, sentido Uruguaiana/Itaqui, partiu-se do ponto da coordenada geográfica nº 01 - S29°45.508' W57°02.475' pela Estrada Municipal UR 411, localizada entre o Hipódromo e a Vila Hípica I, em direção ao norte, com aproximadamente 400m encontra-se uma curva para à direita por onde se prosseguiu, sendo agora em sentido nordeste pela referida estrada. Logo em seguida, existe outra curva para à direita, mudando o sentido para sudeste, onde encontra-se uma ponte de concreto sobre o Arroio Salso de coordenada geográfica nº 02 - S29°45.247' W57°02.405', após ultrapassar a ponte há uma curva para à esquerda de coordenada geográfica nºs 03 - S29°45.312' W57°02.237' e 04 - S29°45.346' W57°01.468', prosseguiu-se pela UR 411 em direção nordeste.

Aproximadamente com 3,8km existe a linha de pedra nº 1 com vestígios da Estrada Real de coordenada geográfica nºs 05 - S29°44.503' W57°01.468' e 06 - S29°44.478' W57°01.488'. Em seguida, encontra-se uma curva para direita onde está localizada a linha de pedras nº 2 pertencente à antiga estrada real de coordenada geográfica nºs 07 - S29°44.475' W57°01.458' e 08 - S19°44.469' W57°44.469'. Na parte posterior da estrada, nesta mesma altura, encontram-se alguns vestígios da antiga estrada com coordenada geográfica nº 09 S29°44.478' W57°01.457'. Prosseguindo pela UR 411, seguiu-se em sentido leste e tendo percorrido 5,4km encontram-se três vestígios de linha de pedras esparsos nas coordenadas geográficas nº 10 S29°44.338' W57°00.623'.

Após percorrer 5,5km de estrada encontra-se um calçamento de pedras com aproximadamente 4,7m de largura na coordenada geográfica nº11 - S29°44.291' W57°00.531' que continua até o Arroio Imbaá , onde sua largura diminui para 4m, sendo suas coordenadas geográficas nºs 12 - S29°44.286' W57°00.496' e 13 - S29°44.287' W57°00.494'. Com 5,7km termina o trecho calçado da antiga estrada real na coordenada geográfica nº 14 - S29°44.282' W57°00.477'. Prosseguindo pela UR 411, após 6,1km pode-se perceber uma entrada, esta pertence à Granja Casa Branca, na coordenada geográfica nº 15 - S29°44.263' W57°00.215', seguindo pela estrada mais alguns metros agora em sentido nordeste, com 7,6km há uma bifurcação da UR 411 na coordenada geográfica nº 16 - S29°44.263' W56°59.334', sendo que seguindo à direita no sentido Sudeste pela estrada vicinal sem denominação específica até encontrar com 9,0km a BR 472 na coordenada geográfica nº 17 - S29°44.430' W56°58.582'.

Ainda pela BR 472, agora no sentido Itaqui/Uruguaiana, passa-se pela ponte sobre o Arroio Imbaá I na coordenada geográfica nº18 - S29°45.078' W56°59.531', e mais alguns

metros depara-se com a ponte sobre o Arroio Imbaá II na coordenada geográfica nº19 S29°45.181' W56°59.642'. Após prosseguir pela BR 472, até encontrar o ponto nº 1. As coordenadas geográficas foram coletadas com um GPS⁴ no Datum de referência WGS 84. O memorial descritivo refere-se ao mapa e aos croquis apresentados a seguir nas imagens 12, 13 e 14.

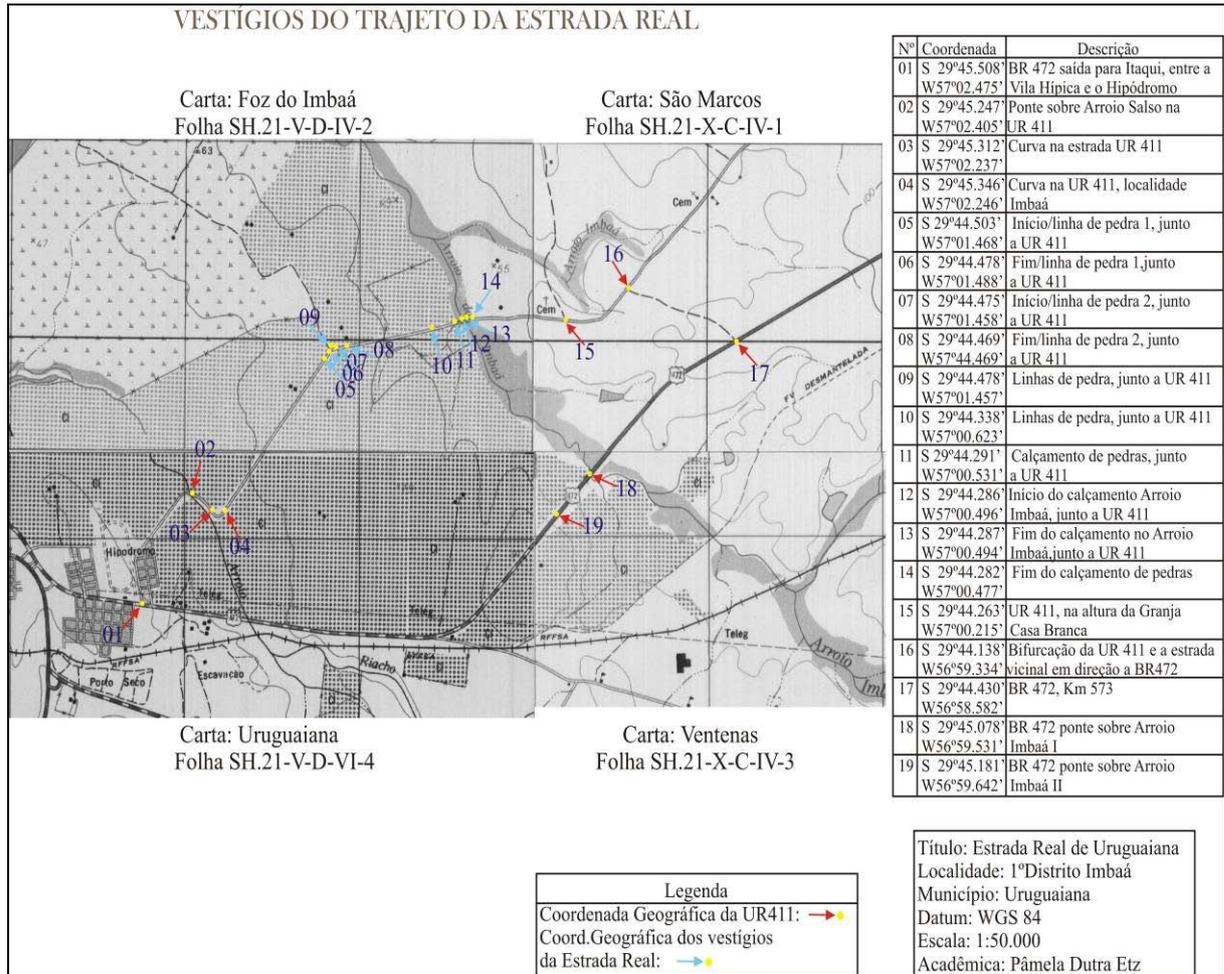


Imagem 12 – Localização do trajeto da Estrada Real de Uruguaiana e seus vestígios .
Foto: Pâmela Etz (30/04/ 2009)

⁴ Sistema de navegação que utiliza sinais emitidos por satélites geo-estacionários, dá leituras de posição a qualquer momento, é extremamente preciso e de dimensões bastante reduzidas.
<http://www.usp.br/fau/deprojeto/labnav/textos/tg10080p.htm>.

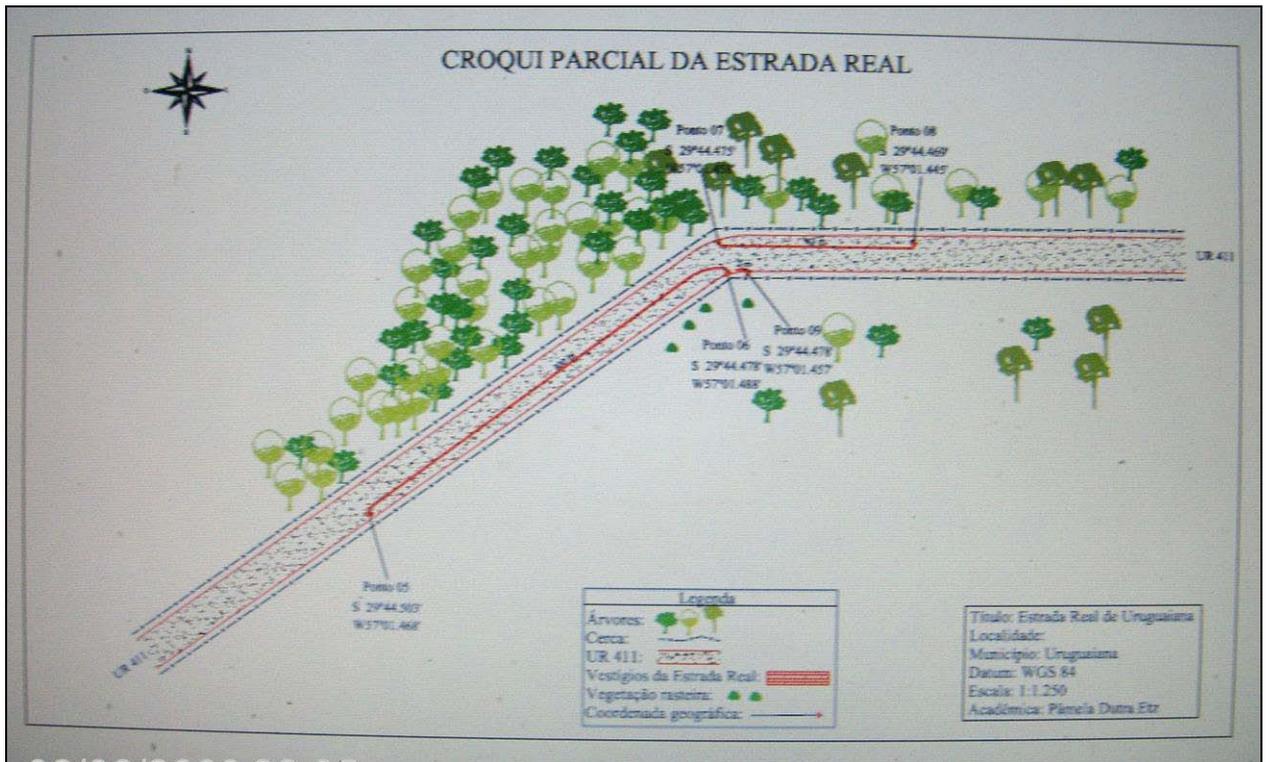


Imagem 13 – Croqui evidenciando as linhas de pedra 1 e 2.

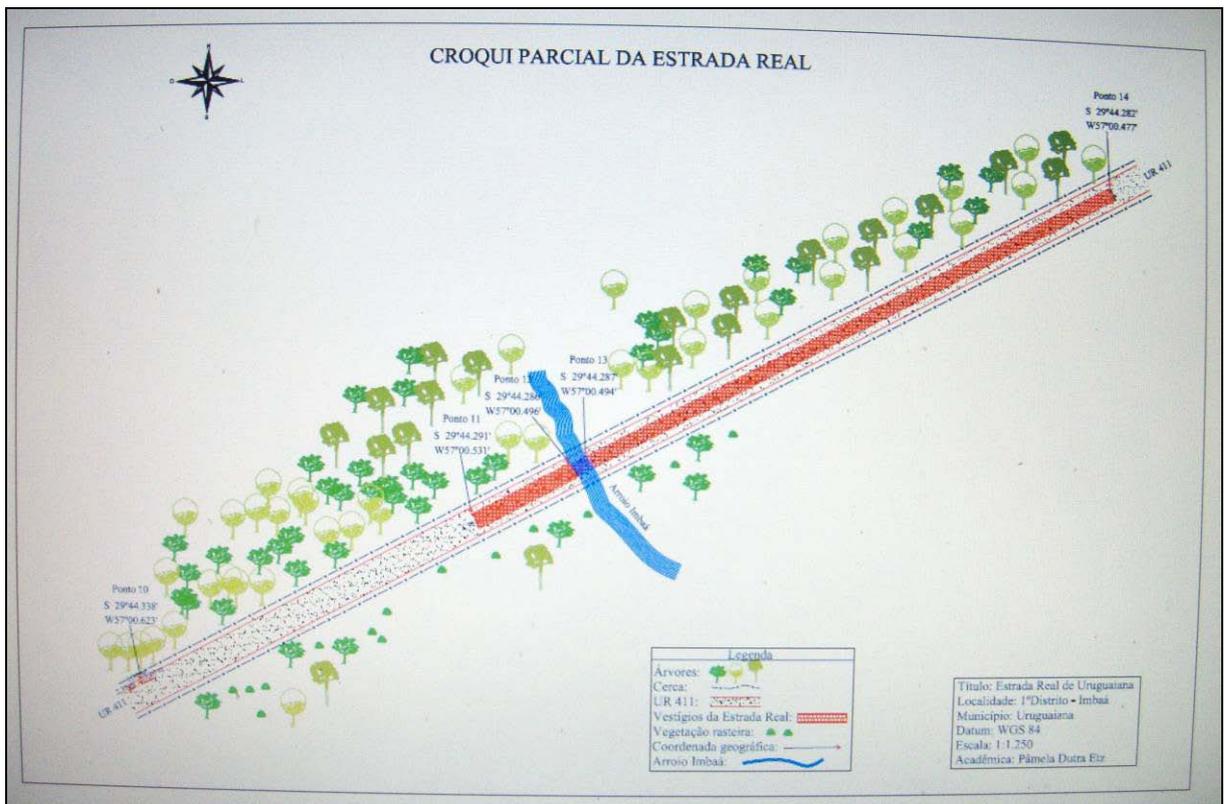


Imagem 14 – Croqui evidenciando o trecho calçado de pedras onde cruza o Arroio Imbaí

4 A ESTRADA REAL DE URUGUAIANA – OPÇÃO DE TURISMO LOCAL

Essa é uma proposta de análise cultural e econômica, sem perder de vista a atenção que deve ser dada ao aspecto sociológico e à preservação ambiental, uma combinação de idéias e olhares, dando uma nova perspectiva ao que antes era apenas um vestígio material de pouca importância.

4.1 BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE TURISMO

Segundo Weinenberg (2008, p.52), “O Turismo vende como produto o estranho”, o que leva a entender estranho como algo novo, diferente do usual. Não é como ir ao zoológico e ver que possui animais, carocinhas de pipoca e outras coisas que se pode encontrar em qualquer zoológico visitado. O estranho a que o autor se refere deve ser considerado algo exclusivo, local, que não será encontrado em visita a qualquer parque.

O importante é agregar valor àquele material que se tem nas mãos para somente então “possuir” um projeto que atraia o visitante. Tem de se perceber a diferença, traçar um perfil das pessoas que se pretende conquistar com a proposta apresentada. Para isso não se necessita de construções grandiosas ou grandes parques.

Aquele que busca o estranho, o diferente nos tempos atuais, não é mais o mesmo turista que procurava preencher o tempo vago que possuía, não mais o ocioso. Atualmente, o turista busca não somente o lazer, em forma de diversão e relaxamento, mas conhecer o novo juntamente com o antigo. Apresentando uma proposta de algo que se está resgatando (o novo), deve-se explicitar também o porquê deste resgate, a história que possui aquele objeto (o antigo). Essa é a nova proposta para o turismo, o que conhecemos por Turismo Cultural.

Na verdade, o que impulsiona uma viagem cultura em a vontade de entrar em contato com diferentes hábitos e costumes, de conhecer outras culturas. O desejo de conhecer o exótico e o pitoresco tem sido objeto de atração [...]. (SCATAMACCHIA, 2005, p.9).

Procura-se, portanto, o exótico, o estranho, de acordo com as palavras dos autores acima citados, de forma simplista: o diferente. No capítulo anterior, foi apresentada a Estrada Real de Uruguaiana, a qual se pode encaixar dentro de todos estes predicados acima descritos, no que se refere a este município.

4.2 TURISMO E A ESTRADA REAL DE URUGUAIANA

Este caminho atende a estes predicados porque, apesar de trilhado constantemente pelos moradores locais, não é algo comum, usual. Não se encontra rotineiramente pedras saindo do solo dispostas em linhas ou, então, não se tem um trecho cuidadosamente calçado em meio ao mato. Este espaço devidamente preparado para a recepção de pessoas desejosas de conhecer um fato novo torna-se aos olhos de quem está buscando uma experiência única.



Imagem 15 – Linha de pedras 1 – trecho evidenciado
Foto: Pâmela Etz (30/04/ 2009)



Imagem 16 – Trecho Final da linha de pedras 1 da Estrada Real de Uruguiana
Foto: Pâmela Etz (30/04/ 2009)



Imagem 17 – Linha de pedras 2 – imagem ampliada
Foto: Pâmela Etz (30/04/ 2009)

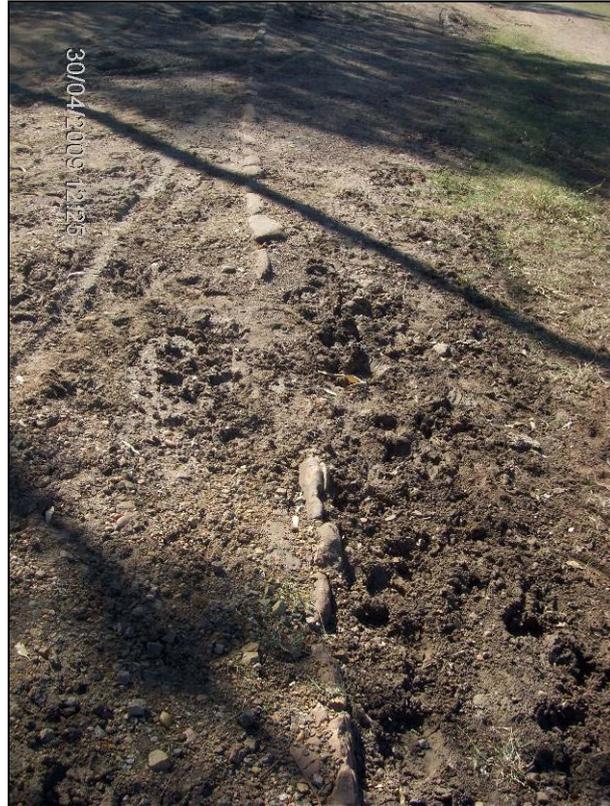


Imagem 18 – Linha de pedras 2 – imagem ampliada
Foto: Pâmela Etz (30/04/ 2009)



Imagem 19 – Trecho calçado da Estrada Real de Uruguaiiana onde cruza o Arroio Imbaá
Foto: Pâmela Etz (30/04/ 2009)

A apresentação do objeto sem a devida motivação àqueles que o buscam torna-se uma experiência que talvez não alcance o objetivo esperado. Fazendo-se uma analogia com algo simples e lógico pode-se utilizar a campanha de *marketing* de qualquer estabelecimento comercial, onde além de se ter o produto a ser vendido anuncia-se a sua venda, faz-se propaganda de suas qualidades e suas vantagens. Assim como quem adquire um produto

numa compra não está somente buscando algo material e sim os benefícios que aquela aquisição poderá trazer, o turismo tem de ser visto desta forma.

A experiência administrada e controlada da diferença gera como decorrência, uma espécie de arqueologia turística. O cartão postal, as fotos, as *t-shirts*, a moda local, a arte nativa são exemplos de suportes da memória desta experiência... A jornada é revivida graças à magia potencialmente encantadora destes objetos. (WAINENBERG, 2008, p.53).

Até então se considerou que a criação de uma atração turística levasse em conta fatores externos como, por exemplo, a figura do turista, o “produto” mais procurado e como se deve torná-lo atrativo. Porém, um fator extremamente relevante ao se pensar em turismo local é a realidade do próprio local; no caso de Uruguaiiana, deve-se pensar em como integrar a sociedade e o ambiente de forma que não haja uma exclusão ao projetar tais mudanças.

O trajeto da Estrada Real de Uruguaiiana possui 9 km de extensão e, ao percorrê-lo, pode-se perceber em diversos locais a forma como os moradores estão “organizados”.



Imagem 20 – Organização dos moradores as margens da Estrada Real
Foto: Pâmela Etz (30/04/ 2009)



Imagem 21– Organização dos moradores as margens da Estrada Real
Foto: Pâmela Etz (30/04/ 2009)



Imagem 22– Organização dos moradores as margens da Estrada Real
Foto: Pâmela Etz (30/04/ 2009)



Imagem 23 – Organização dos moradores as margens da Estrada Real
Foto: Pâmela Etz (30/04/ 2009)



Imagem 24 – Carroças
Foto: Pâmela Etz (30/04/ 2009)

Notam-se, através das imagens, as casas construídas com materiais diversos – restos de madeira, galhos, lonas plásticas – a maioria não possui instalação de luz elétrica, nem as condições mínimas de saneamento básico, os moradores tendo que, por vezes, dividir o pouco espaço conseguido com os animais domésticos.

Analisando as imagens acima apresentadas, compreende-se por animais domésticos, ao quais se faz referência, não somente cães e gatos - como é muito comum na maioria das famílias. A imagem nº 24 permite que se visualizem algumas carroças, veículos estes que se locomovem com o auxílio de tração animal e aos mesmos se refere como animais domésticos: os cavalos.

Durante o percurso, observa-se a inexistência de cuidados com a higiene, principalmente com o saneamento básico, percebido nas valas de esgoto “a céu aberto”, tornando desconfortável a passagem dos que por ali necessitam passar devido ao mau cheiro. Outra questão que incita a ponderação sobre o assunto é a questão das margens da estrada ter sido transformada em local para o descarte de todo tipo de lixo.



Imagem 25 – Poluição ambiental as margens da Estrada Real de Uruguiana
Foto: Pâmela Etz (30/04/ 2009)



Imagem 26 – Lixo doméstico: descartado as margens da Estrada Real de Uruguiana
Foto: Pâmela Etz (30/04/ 2009)



Imagem 27– Poluição ambiental as margens da Estrada Real de Uruguaiiana
Foto: Pâmela Etz (30/04/ 2009)



Imagem 28 – Poluição ambiental as margens da Estrada Real de Uruguaiiana
Foto: Pâmela Etz (30/04/ 2009)



Imagem 29 – Poluição ambiental as margens da Estrada Real de Uruguaiana
Foto: Pâmela Etz (30/04/ 2009)



Imagem 30 – Poluição ambiental as margens da Estrada Real de Uruguaiana
Foto: Pâmela Etz (30/04/ 2009)

A falta de preocupação com o meio é percebida não somente por aqueles que visualizam o trajeto como também por aqueles que, ao percorrê-lo, sentem seu sentido olfativo prejudicado devido ao mau cheiro do local.

Os seres humanos estão se preocupando cada vez mais com as questões ambientais, pois percebem o quão conflituosa é a relação entre os mesmos e o meio ambiente. Assim, torna-se imprescindível que seja feita a análise de tais condições – em relação às condições de higiene, degradação ambiental, exploração dos recursos naturais etc., em que se encontra o local onde se pretende desenvolver uma rota turística.

A passagem de um modelo de desenvolvimento predatório a um sustentável que mantenha a harmonia com a natureza tem múltiplas complicações. Implica modificar nossa visão em relação com a natureza: está não é somente uma fonte de matérias

primas, mas também é o ambiente necessário para a existência humana. Implica um manejo racional dos recursos naturais, mas também modificar a organização social que produz e reproduz. (DIAS, 2003, p.20).

Compreende-se que uma atitude deva ser tomada em relação a isso; no entanto, necessitamos de uma alternativa que esteja além de ajuda superficial. Passível de solucionar não apenas a questão da melhoria da qualidade de vida dessas pessoas, incluindo-as como sujeitos das transformações sociais, mas que enfoque também o cuidado com a manutenção da parte física do local apresentado como proposta turística.

Recorda-se também que o turismo cultural é o que combina a cultura como um processo e a mesma vista como um produto. O produto é o patrimônio material, no caso a Estrada Real, todo o trajeto a ser percorrido onde podem ser visualizados os vestígios: linhas de pedra, calçamento também as granjas ou estâncias e suas habitações antigas. O processo é a história que a envolve, o sentido a ser dado para cada local ou objeto que pode ser encontrado no percurso, a explicação do produto apresentado.

A intenção aqui é deixar claro que, mesmo possuindo o espaço físico com seus atrativos, no caso os vestígios arqueológicos, eles não fazem sentido algum sem um contexto. Tem-se o trajeto, as propriedades antigas no decorrer do mesmo, os trechos onde aparecem os remanescentes arqueológicos e, para explicar toda essa ilustração, sua história deverá ser contada abrangendo todos esses pontos citados.

É neste momento que aparece o caráter social e econômico da rota turística da Estrada Real de Uruguaiana. Está proposta visa ao desenvolvimento sustentável desta região, através da geração de empregos e capacitação da mão de obra local, gerando a melhoria da distribuição de renda e envolvendo direta ou indiretamente aqueles que souberem explorar o potencial turístico do local.

É importante para a viabilização deste trecho que o mesmo seja limpo, higienizado, despoluído; enfim, que perca o aspecto de desmazelo que possui. Para se conseguir que o indivíduo torne-se sujeito atuante na sociedade, buscando as melhorias necessárias para sua qualidade de vida, ele deve participar de todo o processo para que ocorram esses avanços.

O primeiro passo é envolvê-lo na modificação do ambiente da Estrada. O trabalho de conscientização deve ser feito primeiramente com os moradores do local para que os mesmos estejam cientes da importância da conservação do local para atrair visitantes, pois é somente com o envolvimento destes que poderá haver um processo cíclico onde haja modificações sociais e econômicas.

A capacitação dessa mão de obra local já é uma modificação social e ao mesmo tempo a geração de empregos, inserindo os habitantes no processo de desenvolvimento da

viabilização do turismo para a cidade. Diretamente envolvidos estarão aqueles que irão participar como guias, uma oportunidade muitas vezes de tirar aquele menino que está mendigando nas ruas ou mesmo aquele desempregado à procura de uma ocupação remunerada.

Técnica e acolhimento constituem as componentes essenciais de qualquer produto turístico, o que coloca o fator humano em posição privilegiada para constituir a diferença, ou seja, para materializar uma vantagem competitiva, que identifique o e que destino e que lhe permita estabelecer um ciclo de vida estável e com aptidões para uma progressiva renovação e reutilização. (LIMA, 2003, p.67).

Um guia deverá conhecer a história do local, o motivo para a visita ou ênfase a cada um dos lugares. O Guia deve estar capacitado a esclarecer as menores dúvidas do visitante quanto àquele local. O guia é a imagem do local, o mediador entre o objeto a ser conhecido e aquele que ali está para conhecê-lo, o veículo de comunicação que faz o turista sentir e entender a realidade que lhe está sendo apresentada; por fim, o interprete de uma cultura na sua identidade e diversidade histórica. (LIMA, 2003).

Analisando diretamente os benefícios para a cidade de Uruguaiana através da aplicação do projeto turístico, percebe-se o emprego da mão de obra local e a conservação do meio ambiente com a manutenção constante da rota. Vislumbra-se a inserção das propriedades rurais na participação desta rota, podendo ser transformadas em estalagens para o pouso ou somente em estabelecimento comercial onde o turista possa adquirir gêneros alimentícios ou lembranças de viagem. Aqueles que não pretendem tamanha ousadia podem apenas abrir para visitaçao externa, onde será possível a observação dos caracteres comuns a arquitetura de época.

Indiretamente beneficiada será a população em geral da cidade de Uruguaiana, já que a partir da divulgação de rota turística, outros pontos poderão estar disponíveis para visita, como, por exemplo, museus, bibliotecas etc. A preparação do comércio para receber um contingente maior de pessoas, restaurantes, hotéis ou pensões. As gráficas e os meios de comunicação envolvidos na publicidade e também aquelas pessoas que produzem o artesanato local.

“[...] a cultura como universo da escolha, como universo histórico das opções, da produção, da circulação e consumo do sentido e de valor, não pode ser relegada as esferas da existência [...]” (MENESES, 1996, p.88). Desta maneira, todos estão se envolvendo não somente em um negócio lucrativo, mas também no zelo pelo local que vivem, seja a zona urbana ou rural, e enriquecendo ou mesmo inserindo a idéia de que não é preciso ir muito longe atrás cultura.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com a realização desta pesquisa foi possível identificar o surgimento das estradas reais como resultante do processo de desbravamento do território brasileiro, consolidado apenas no século XIX. Os caminhos que receberam o adjetivo “real” eram nada mais do que aqueles utilizados durante anos pelos nativos deste território e posteriormente por aqueles autorizados pela Coroa Lusa a adentrarem o mesmo em busca de riquezas que serviram para sustentar o luxo da realeza imperial em Portugal.

Eram caminhos escolhidos estrategicamente devido sua localização territorial, como por exemplo, onde aqueles responsáveis pelo controle tinham facilidade em encontrar artigos naturais necessários a sua subsistência e o tráfego fosse facilitado para o controle econômico sobre as riquezas extraídas daquela região. Por estes motivos as estradas foram consideradas rotas oficiais a serem percorridas e sofreram melhoramentos que podem ser vistos no decorrer dos trajetos, como os calçamentos de pedra.

Conforme o observado em alguns autores, pode se relacionar o trajeto denominado Estrada Real de Uruguaiana com as outras então apresentadas. Analisados os vestígios encontrados no trajeto da mesma, verificou-se as melhorias realizadas neste, como é o caso das linhas de pedra e o calçamento onde cruza o Arroio Imbaá. Os documentos da Câmara de Vereadores de Uruguaiana então pesquisados comprovam essa informação, pois somente a estrada tendo caráter oficial tornou-se possível a exigência de tais melhorias.

Outro fator que deve ser levado em conta é o fato de ter sido percorrido pelo Imperador quando da vinda do mesmo a esta região. A referência ao local de repouso do mesmo e sua comitiva foi contundente para que fosse possível identificar a UR 411, como pertencente a esta estrada.

Não foi a intenção da pesquisa comprovar que a UR 411 é o mesmo caminho de outrora, tendo se mantido indiferente as intempéries e, sim, mostrar que o mesmo é o que possibilita acesso ao local antes percorrido como Estrada Real, já que neste encontram-se muitos pontos descritos em livros e documentos como sendo relativos ao caminho antigo.

Conclui-se, portanto não somente a importância que tiveram as estradas reais no passado, mas também a relevância que o mesmo pode representar atualmente para a sociedade brasileira, como é o caso dos Caminhos do Ouro na região de Minas Gerais e da Calçada do Lorena no território de São Paulo, revitalizados e inseridos no meio social, como rotas turísticas.

A Estrada Real de Uruguaiana se coloca nesse mesmo contexto, pois se apresentou neste trabalho as descobertas referentes a sua importância histórica. Tendo sido demarcado seu atual trajeto dando ênfase aos vestígios materiais e aos locais ainda existentes, que configuram a suma importância que teve o mesmo no período estudado.

Devido a estes fatores, a Estrada Real de Uruguaiana foi percebida como instrumento de transformações sociais e econômicas daqueles que ali residem, bem como de todo município. Pois não basta apenas a comprovação histórica de sua funcionalidade, o que se percebe como importante são os benefícios que podem ser obtidos através de sua revitalização.

REFERÊNCIAS

- ABRAÃO, Janete. **Pesquisa & História**. 1.ed. Porto Alegre: EDIPUCRS,2007.
- ASHTON, Mary Sandra Guerra, (Organização). **Turismos: sinais de cultura**. 1. Ed. Novo Hamburgo: FEEVALE, 2001.
- CAIRE – JABINET, Marie – Paule. **Introdução a Historiografia**. São Paulo: EDUSC, 2003.
- COSTA, Antonio Gilberto (Organização). **Os caminhos do Ouro e a Estrada Real**. 1. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG. Lisboa: Kapa Editorial: 2005.
- DIAS, Reinaldo. **Turismo Sustentável e Meio Ambiente** 1. ed. São Paulo: Atlas, 2003.
- LIMA, Carlos. Turismo Cultural: que formação? *In Org.* GASTAL, Suzana.
CASTROGIOVANNI, Antonio Carlos Castro. **Turismo na Pós- Modernidade: (des)inquietações**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2003.
- WAINEBERG, Jacques A. Anotações para uma Teoria do Turismo: a indústria da diferença *In Org.* GASTAL, Suzana. **Turismo: 9 propostas para um saber fazer**. 4 ed. rev. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2008.
- GOULART, José Alípio. **Tropas e tropeiros na formação do Brasil**. Rio de Janeiro: Conquista: 1961.
- LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia do trabalho científico**. 4. ed.ver. e ampl. São Paulo: Atlas, 1992.
- LE GOFF, Jacques. **A História Nova**. 4.ed. São Paulo: Martins Fontes, 1988.
- LIVRO DE ATAS DA CÂMARA DE VEREADORES DE URUGUAIANA. Uruguaiana, 1857 a 1885.
- LIVRO DE ATAS DA CÂMARA DE VEREADORES DE URUGUAIANA. Uruguaiana, 1883 a 1889.
- MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. *In Org.* YÁZIGI, Eduardo. CARLOS, Ana Fani

Alessandri, CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Turismo: espaço, paisagem e cultura.** 1.ed. São Paulo: HUCITEC, 1996.

PONT, Raul. **Campos Realengos: formação da fronteira sudoeste do Rio Grande do Sul.** Porto Alegre: Renascença, 1983. Vol. I e II.

SANTOS, Marcio. **As Estradas Reais: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil.** 1. ed. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001.

SCATAMACCHIA, Maria Cristina Mineiro. **Turismo e arqueologia.** 1.ed. São Paulo: Aleph, 2005.

SIMIAND, François. **Método Histórico e Ciência Social.** 1.ed. Bauru: EDUSC,2003.

VIEIRA, Maria do Pilar de Araujo. PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha. KHOURY, Yara Maria Aun. **A Pesquisa em História.** 4.ed. São Paulo: Editora Ática, 2003.

VILLELA,Urbano Lago. **Uruguaiana: Atalaia da Pátria, o homem, o meio e a história.** [s.d.].

ZANETTINI, Paulo Eduardo. **Calçada do Lorena: o caminho para o mar.** Dissertação de Mestrado. São Paulo, 1998.