

## **Estrada Real: o trecho Ouro Preto - Ouro Branco como atrativo turístico**

*Ana Maria da Silva Wagner<sup>1</sup>*

**Resumo:** Este artigo tem o objetivo de analisar os pontos notáveis existentes no trecho da rodovia Ouro Preto-Ouro Branco, num plano de valorização do patrimônio e de sua exploração turística. Buscou-se identificar e evidenciar os elementos representativos do patrimônio natural e cultural, considerando a ampliação da visibilidade do lugar a um número crescente de visitantes, pela comodidade que a via oferece após o asfaltamento. Estes pontos, objetos de investigação, são constituídos por artefatos histórico-arqueológicos representados pelas pontes, arrimos e bueiros em cantaria, remanescentes da antiga Estrada Real. Buscou-se relacionar estes pontos, pela sua integridade ainda preservada, estabelecendo diretrizes para uma exploração turística adequada e não predatória do seu patrimônio natural e cultural.

**Palavras-chave:** Estrada Real, Patrimônio Cultural, Turismo.

### **Introdução**

Diante da preocupação com a integridade histórica e paisagística da rota colonial conhecida como Estrada Real e com a preservação e revalorização de uma série de artefatos histórico-arqueológicos nela presentes, foi escolhido o trecho Ouro Preto-Ouro Branco como objeto de estudo por sua integridade ainda preservada, bem como por sua importância na história do período colonial mineiro e brasileiro.

O trecho está inserido dentro de uma vocação turística com potencial ascendente, tendo em vista o programa de incentivo ao turismo na Estrada Real como um todo, patrocinado pela Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG) e veiculada nos meios de comunicação que coloca o ecoturismo, a história, a culinária, o artesanato e as belezas da região, como atrativos a serem experimentados<sup>2</sup>.

De acordo com a frase que abre o portal do Governo de Minas sobre o Circuito do Ouro: “é um destino perfeito para quem procura a natureza, seja para descanso ou aventura. Cortado

---

<sup>1</sup> E-mail: [anamwagner@yahoo.com.br](mailto:anamwagner@yahoo.com.br)

<sup>2</sup> Informações obtidas no site da Estrada Real. Disponível em: < [www.estrada-real.org.br](http://www.estrada-real.org.br).> Acesso em 01 mai 2008.

pela Serra do Espinhaço, guarda verdadeiras riquezas naturais como serras, matas, trilhas, cascatas e cachoeiras preservadas”<sup>3</sup>.

### **As Estradas Reais**

As Estradas Reais são os antigos caminhos de ocupação do território colonial brasileiro, que saindo do litoral, se dirigiam ao interior do país articulando os portos às áreas de extração do ouro e das pedras preciosas. Surgiram ao final do século XVII, na figura de caminhos estreitos e picadas, se expandindo e se consolidando ao longo do século XVIII (SANTOS, 2001).

São várias as definições de Estrada Real. A Lei nº 13.173 de 1999, regulamentada pelo governador Itamar Franco em 8/8/2000 que dispõe sobre o Programa de Incentivo ao Desenvolvimento do Potencial Turístico da Estrada Real, define como Estrada Real “*os caminhos e suas variantes construídos nos séculos XVII, XVIII e XIX no território do estado*”, mencionada no Jornal Minas Gerais de 21/01/99, Diário do Executivo, p. 10 (SANTOS, 2001:161).

O IEPHA/MG (Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais) considera como Estrada Real “*o conjunto dos caminhos oficiais, cujos traçados remontam ao início do séc. XVIII e as suas variantes, que interligavam os centros mineradores como Vila Rica, Tijuco e São João Del Rei ao Rio de Janeiro e São Paulo, acrescidos dos traçados vicinais, construídos ao longo dos anos, que interligavam e davam vazão à produção rural dos núcleos urbanos históricos lindeiros*”. (SANTOS, 2001:160).

Para o pesquisador Márcio Santos (2001), “*as Estradas Reais são os antigos caminhos de ocupação do território colonial brasileiro, que saindo do litoral, se dirigiam ao interior do país articulando os portos às áreas de extração do ouro e das pedras preciosas. Surgiram no final do séc. XVII, na figura de caminhos estreitos e picadas, se expandindo e se consolidando ao longo do séc. XVIII*”.

O nome Estrada Real faz alusão às únicas vias autorizadas de acesso à região das reservas auríferas e diamantíferas da capitania – propriedade da Coroa Portuguesa e depois do governo do Governo Imperial Brasileiro. A circulação de pessoas, mercadorias, ouro e diamante era obrigatoriamente feita por eles, constituindo crime de lesa majestade a abertura de novos caminhos.

---

<sup>3</sup> Citação extraída do portal de turismo do governo de Minas Gerais. Disponível em: <<http://www.descubraminas.com.br>> Acesso em 01 mai 2008.

As Estradas Reais foram os eixos principais do intenso processo de urbanização do centro-sul brasileiro. Às suas margens surgiram centenas de arraiais, povoados e vilas.

No início do século XIX, viajantes europeus descreveram suas jornadas pelos caminhos coloniais brasileiros<sup>4</sup>.

### **O trecho Ouro Preto – Ouro Branco**

Este trecho destaca-se por seu valor ambiental e histórico-arqueológico determinado pela presença das estruturas rodoviárias em cantaria, remanescentes do século XVIII. “O patrimônio ambiental é representado pelas riquezas naturais do lugar como serras, ribeirões, matas, trilhas, cascatas e cachoeiras preservadas”<sup>5</sup>. Este cenário que engloba os elementos naturais e construídos se constitui em atrativo para o turismo por ser singular e original tanto do ponto de vista cênico quanto do ponto de vista da identidade cultural local.

A escolha do trecho Ouro Preto-Ouro Branco para a pesquisa deveu-se à preocupação com a integridade histórica e paisagística da Estrada Real, após as obras de asfaltamento da rodovia MG-129, em 2001. O trecho estudado inicia-se no trevo de Saramenha, bairro da cidade de Ouro Preto - inserida na Lista do Patrimônio Mundial desde 1980. Sua extensão é de 28 quilômetros até a cidade de Ouro Branco, ou seja, tais cidades são ao mesmo tempo as extremidades do trecho e as respectivas sedes de seus municípios.

A Estrada Real por ser um dos antigos caminhos de acesso à região das minas de ouro do período colonial e imperial brasileiro, construído e reconstruído ao longo dos séculos XVII, XVIII e XIX, é considerada sítio arqueológico pelos representantes do órgão de preservação do estado – IEPHA/MG, mantendo ainda preservados em alguns trechos do seu percurso, pontes, bueiros e arrimos de pedra que guardam a marca do momento histórico em que foram produzidos e utilizados.

Entretanto, por motivos de adaptação às necessidades e aos meios de locomoção atuais, por vezes os trajetos foram alterados – muitos inclusive asfaltados – e alguns desses elementos históricos ficaram à margem e até mesmo distanciados da nova via. Assim, julga-se que

---

<sup>4</sup> O viajante e naturalista francês Auguste Saint Hilaire em viagem empreendida à Minas (de 1817 à 1822) foi citado no Inventário de Proteção do Acervo Cultural de Minas Gerais (IPAC-IEPHA, 1999) e assim se referiu ao Caminho Novo:

“A estrada que conduz do Rio de Janeiro à Vila Rica não é menos freqüentada talvez que a de Paris à Toulouse”. (SAINT-HILAIRE, Auguste de. Jornada de Itabira a Vila do Príncipe. Minas de Ferro. Forjas do Morro de Gaspar Soares. In: Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais. Belo Horizonte: Itatiaia, São Paulo: USP, 1975. p. 130 - Reconquista do Brasil, v. 04)

<sup>5</sup> Informações obtidas no site: < <http://www.descubraminas.com.br> >. Acesso em 01 mai 2008.

planos e projetos de âmbito local e regional se fazem necessários para revelar ao viajante esses elementos escondidos, ou pouco visíveis, visando não só a sua integração ao novo percurso como também recuperar e evidenciar aspectos importantes dessa paisagem cultural, preservando de forma integrada o patrimônio natural, paisagístico e as estruturas rodoviárias utilizadas em outros tempos.

Ações pontuais, localizadas, poderão atuar positivamente nesse sentido figurando inclusive como indutores de uma adaptação sensível e respeitosa desses lugares de história e memória, podendo irradiar seus efeitos sobre o espaço circundante e mesmo em pontos distantes. O objetivo é promover reações em cadeia com o fim de valorização da via, seus monumentos e sua dinâmica de interligação de lugares e pessoas.

Com o asfaltamento da rodovia MG-129 pelo Departamento Estadual de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER-MG), em novembro de 2001, foi ampliada a visibilidade dos potenciais ambientais e históricos da região facilitando o acesso às áreas adjacentes.

Por outro lado, o novo percurso asfaltado apresentou pontos negativos comprometendo o registro histórico da estrada na medida que isolou elementos de grande valor histórico-arqueológico, alterou curso d'água e danificou pontos da paisagem nas áreas lindeiras da estrada.

### **Turismo e Sustentabilidade**

No século XVIII o turismo não era utilizado na acepção contemporânea e usual do termo, ligado ao deslocamento, descanso e ao lazer. Ainda que iconografias de paisagens, que se tornaram comuns na Europa e no Novo Mundo, revelando e divulgando atributos e belezas locais, as viagens e registros como os dos viajantes europeus que estiveram no Brasil nos tempos da Colônia e do Império, tinham mais o sentido investigativo e de reconhecimento do território.

Os vocábulos *turismo* e *turista* foram criados no início do século XIX e incorporados ao *The shorter Oxford dictionary*. Considera-se como marco inicial da popularização do turismo a viagem de Thomas Cook em 1841, quando tornou as viagens acessíveis a um número maior de pessoas e organizou a viagem com um pacote de serviços, tornando as viagens atrativas, em lugares distantes do seu local de residência (DIAS, 2006).

Em 1994, a ONU e a OMT, definiram turismo como:

“uma atividade que consiste no deslocamento temporário de pessoas fora de seu lugar habitual durante períodos de tempo variáveis, por um período de tempo menor do que 12 meses e cuja finalidade ao viajar seja alheia ao exercício de uma atividade remunerada no lugar que visite” (DIAS, 2006:10)

A OMT define o turismo como o setor que compreende

“as atividades que realizam as pessoas durante suas viagens e estadias em lugares diferentes ao seu entorno habitual, por um período consecutivo inferior a um ano, com finalidade de lazer, negócios ou outras” (DIAS, 2006:10)

Segundo Sergio Molina (1997) *apud* Dias (2006:10), “o turismo pode ser visto como um sistema que está integrado por um conjunto de subsistemas que se relacionam para alcançar um objetivo comum”, como os atrativos naturais e culturais e os equipamentos e instalações de hotéis, campings, lanchonetes, entre outros.

“Turismo é uma atividade humana cuja essência é a prática do lazer em tempo livre e que, além de envolver o deslocamento e a recepção de quem se desloca, sustenta-se na utilização dos recursos e na prestação de serviços, o que gera diversas repercussões na sociedade em que se desenvolve.” (DIAS, 2006:11)

A sustentabilidade é um conceito que surgiu diretamente associado à ecologia, relacionando o homem e o meio ambiente. Busca alternativas para evitar as conseqüências negativas advindas do desenvolvimento econômico e social, sobretudo no que se refere à utilização predatória dos recursos não renováveis.

“O conceito de desenvolvimento sustentável aparece nos finais do séc. XX com o objetivo de orientar a humanidade no seu propósito de crescimento mas tendo em atenção a sua sobrevivência.

O conceito sustentabilidade deriva do latim *sustenerere*: sustentar, suportar, tolerar, manter. No entanto, o conceito de desenvolvimento sustentável (em inglês, “sustainable development”) não se refere a um estado estável mas enfatiza um estado dinâmico contínuo (VIANA, 2007).

A Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento ou ECO-92 realizada no Rio de Janeiro e que envolveu diversos países, resultou na chamada Agenda 21 que apresenta diretrizes para o desenvolvimento sustentável como base para a redução das desigualdades mundiais.

Sobre sustentabilidade e sustentação, o arquiteto Flávio Carsalade coloca em seu artigo de mesmo nome “Patrimônio Histórico, sustentabilidade e sustentação”:

“A opção pelo chamado desenvolvimento sustentável nasceu da consciência ambiental das sociedades que, a partir da constatação dos limites da natureza e da falência dos seus recursos, perceberam não ser possível um modelo de desenvolvimento baseado em consumo predador da natureza com altos níveis de rejeitos poluidores. Assim, a sustentabilidade pode ser entendida como uma forma de desenvolvimento que une as necessidades do presente sem comprometer a

possibilidade das futuras gerações usufruírem de sua herança natural e cultural. A sustentabilidade cultural se dá através da preservação de valores e mensagens os quais conferem sentido e identidade a determinado grupo cultural e étnico<sup>6</sup>.

É inegável o vínculo entre turismo e o meio ambiente no qual ocorre, pois a qualidade do ambiente é fundamental para que a indústria turística gere recursos e empregos. Ao considerarmos esse uso, devemos estimular o setor turístico menos concentrado e baseado em pequenos e médios empreendimentos onde a população local participe do processo de planejamento e nas decisões; qualificar profissionalmente a população local visando empregos mais especializados e melhores salários; incentivar a integridade e a manutenção dos atrativos turísticos e das comunidades.

A Carta de Lanzarote para o Turismo Sustentável (1995) é o reconhecimento da necessidade de se estabelecer uma estrutura de respeito às comunidades locais. Lembrar que é preciso efetivar alianças estáveis junto aos principais atores das atividades turísticas e então construir um turismo mais responsável que será nossa herança comum.

### **Metodologia: apresentação dos resultados**

A investigação do tema e do objeto proposto foi iniciada com viagens à região para se ter acesso às informações. Após o conhecimento do percurso, do seu patrimônio natural e construído, identificamos locais que possibilitam a parada do automóvel, otimizando a visitação dos artefatos histórico-arqueológicos e a revelação das potencialidades da região, visto que a rodovia não apresenta acostamento.

A pesquisa de campo iniciada em 2001, constou de viagem realizada por iniciativa do IEPHA/MG com a participação de diversos representantes: da Secretaria de Turismo do Estado, do Instituto Estadual de Florestas (IEF), da Tropa Serrana (grupo de turismo equestre) e da Secretaria de Cultura do Município de Ouro Branco. Envolveu grande percurso a pé, a fim de possibilitar o contato com as construções históricas por vezes escondidas na paisagem. O material fotográfico desta expedição é rico e permite uma melhor compreensão do lugar.

A cartografia que serviu de base para o trabalho, em escala 1:50000, foi produzida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). As informações relevantes do percurso

---

<sup>6</sup> CARSLADE, Flavio Lemos. *Patrimônio Histórico, sustentabilidade e sustentação*. Disponível em: <<http://www.eg.fjp.mg.gov.br/gestaourbana/index1.php>> Acesso em: 01 mai 2008.

foram registradas em mapas, identificando os pontos das estruturas histórico-arqueológicas remanescentes da Estrada Real (através de numeração e quilometragem para sua correta localização), os sítios protegidos e os aspectos físicos-ambientais da região como hidrografia, relevo e áreas urbanas.

Outras viagens foram realizadas em 2003, sendo realizados levantamentos fotográficos e abordada especificamente a área em estudo, ou seja, a rodovia e seu entorno próximo. Foi elaborado o diagnóstico dos pontos significativos da via e realizados croquis de cada um destes pontos, identificando também locais que possibilitam a parada dos veículos para a visita aos atrativos turísticos.

A pesquisa bibliográfica foi elaborada em grande parte, nos arquivos do IEPHA/MG, no livro de Márcio Santos sobre as Estradas Reais, em decretos estaduais e cartas patrimoniais.

Como produto final do trabalho, foi apresentado um folder turístico (Fig.1) contendo as informações e localização das cidades pólos, largos para parada de veículos, atrativos identificados: serras, córregos, pontes e bueiros em cantaria, hotel fazenda, camping, lanchonetes e povoados próximos.

### **O trecho Ouro Preto – Ouro Branco como destino turístico**

O trecho está inserido dentro de uma vocação turística com potencial ascendente, tendo em vista o programa de incentivo turístico na Estrada Real como um todo, patrocinado pela Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG) e veiculada nos meios de comunicação que coloca o ecoturismo, a culinária, o artesanato e as belezas da região como atrativos a serem experimentados<sup>7</sup>. Salientamos o Programa de Incentivo ao Desenvolvimento do Potencial Turístico da Estrada Real, regulamentada em 2000 (Lei nº 13.173/99) pelo governo do estado de Minas Gerais. Além destes, órgãos como a Secretaria Estadual de Turismo do Estado, Serviço de Apoio à Micro e Pequena Empresa (SEBRAE), Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (SENAC), Serviço Social do Comercio

---

<sup>7</sup> Informação obtida no site da Estrada Real. Disponível em: <http://www.estrada-real.org.br>. Acesso em 01 mai 2008.

(SESC) e Associação dos Municípios do Circuito do Ouro compartilham do incremento ao desenvolvimento turístico da região.

Do ponto de vista histórico, a estrada apresenta vestígios do trecho original, dos caminhos coloniais que transportavam o ouro, produtos agrícolas, escravos, muares e tropas de bois, se constituindo nos elos entre passado e presente. Suas funções passadas são hoje meras descrições, entretanto os sistemas construtivos nos remetem àquele período. O antigo leito da rodovia é carregado de registros históricos e simbólicos.

A mudança de curso da estrada em alguns trechos de seu leito mostra a necessidade e importância de adequação e integração das antigas estruturas rodoviárias ao circuito definitivo. Uma atitude que isole estes referenciais pode significar uma perda para a memória, tanto em seu suporte arqueológico, registrado em vários pontos do percurso, como também pela sua peculiaridade paisagística. Esta particularidade pode se tornar um atrativo diferencial a ser apresentado para grupos de visitantes. Destacam-se:

- Ponte Água Espreada
- Ponte do Calixto ou da Alegria
- Ponte da Caveira
- Curva do “S” – em continuação à ponte do Calixto, no antigo leito da estrada
- Trecho do leito original próximo à Serra de Ouro Branco

Com o asfaltamento da estrada entre as cidades de Ouro Preto e Ouro Branco, encontramos hoje uma sobreposição de percursos: o original e o atual. Neste percurso encontramos:

- Conjunto da Rancharia: pontes e arrimos (Córrego Rancharia)
- Ponte do Falcão (Córrego Falcão)
- Bueiros e galerias pluviais
- Muros de arrimo

Podem ser mencionados alguns povoados que se localizam nas proximidades da via pela beleza cênica dos lugares. São eles: Chapada, Lavras Novas, Itatiaia, Santa Rita de Ouro Preto, Santo Antonio do Salto e Cristais, onde se verificou a existência de infra-estrutura necessária para atender a demanda de visitantes nos quesitos alimentação e hospedagem, além dos atrativos peculiares de cada localidade. Devem ser destacados:

- a arquitetura típica da região (sistemas construtivos de pau-a-pique e adobe) e as igrejas e capelas históricas,
- a topografia diversificada, às vezes plana e às vezes montanhosa, causando diversas sensações aos que por ali passam,
- a produção de artesanato,
- as riquezas naturais como serras, cachoeiras, córregos, vegetações expressivas proporcionam bela paisagem aos visitantes.

Cabe ressaltar como ponto turístico deste trecho a Fazenda Pé do Morro<sup>8</sup>, cujo nome surge pela proximidade com a imponente Serra de Ouro Branco - tombada pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico (IEPHA/MG) em 1978.<sup>9</sup>

#### **Análise: Diretrizes para Exploração Turística não Predatória do Patrimônio Cultural**

Busca-se contribuir para a preservação e revitalização dos principais pontos turísticos e de lazer identificados e minimizar os impactos negativos do turismo. Para tanto, é importante ressaltar a fragilidade da estrutura ambiental do trecho para os turistas, visitantes, cientistas, estudiosos que forem atraídos por relatos sobre a beleza destes lugares.

A melhor maneira de fazê-lo seria através do desenvolvimento de um plano de valorização do patrimônio identificado e de sua exploração turística, que implemente uma estrutura adequada e compatível com os locais e possível de ser gerida de forma responsável pelos municípios envolvidos, especialmente pelas cidades pólos Ouro Preto e Ouro Branco.

Há necessidade de um projeto que aborde os recursos naturais e paisagísticos de forma a apresentar uma leitura conjunta de valores culturais, naturais e de infra-estrutura (recepção e uso) reforçando e valorizando as características de cada lugar. As proposições deverão ser pautadas pela simplicidade que julgamos adequada e necessária no tratamento de lugares e elementos construtivos tão frágeis e que, por si só, são a riqueza do lugar e não devem ser “contaminados” por estruturas monumentais e/ou por uma possibilidade de uso intensivo. Desta forma, cada local mapeado como de interesse turístico pode receber o visitante para um piquenique ou simples contemplação em um “cenário altamente privilegiado, tanto a nível

<sup>8</sup> Hotel Fazenda Pé do Morro - ver histórico, fotos, serviços. Disponível em: < [www.hotelfazendapedomorro.com.br](http://www.hotelfazendapedomorro.com.br). > Acesso em 8 abr. 2008.

<sup>9</sup> Informação obtida no site turístico da cidade de Ouro Branco. Disponível em: < <http://www.idasbrasil.com.br/idasbrasil/cidades/OuroBranco>> .Acesso em 01 mai 2008.

macro – que as grandes altitudes permitem descortinar, quanto no nível de micro-espacos (“*locus*”), dado pela variedade da vegetação, conjugado com a água, o afloramento de rochas e as obras de arte em cantaria dos séculos passados”.<sup>10</sup>

O acelerado crescimento turístico da região e a necessidade de preservação do acervo histórico e natural, colocam questões para reflexão. Diretrizes para utilização e preservação do patrimônio deverão fazer parte das ações de exploração e preservação da área.

### **Conclusões**

Buscou-se analisar este trecho da Estrada Real em Minas Gerais, por apresentar pontos notáveis do patrimônio natural e cultural para o conhecimento, a apreciação e a utilização compartilhada decorrentes da visitação turística.

A preservação e revalorização dos artefatos histórico-arqueológicos nela presentes são o foco norteador das reflexões e propostas aqui mencionadas. Considera-se a efetiva integração dos artefatos histórico-arqueológicos, que se distanciaram da via atual, no percurso.

A principal conclusão a que se chegou, considerando a preocupação com a integridade histórica e paisagística do lugar, conduz à proposições para uma exploração turística adequada e não predatória, que valorize o patrimônio edificado e seu entorno, com uma estrutura compatível com os locais e possível de ser gerida pelas cidades pólos – Ouro Preto e Ouro Branco.

---

<sup>10</sup> Conforme Relatório Preliminar Estrada Real, realizado pelo IEPHA/MG em maio de 1999.

**SERVIÇOS**

Km 3,8		Km 10,3	E
Km 5,0	X	Km 13,4	E
Km 5,5	E	Km 15,1	E
Km 5,65	E	Km 16,8	E
Km 5,7	E	Km 18,0	E
Km 6,4	E	Km 19,0	E
Km 6,5	E	Km 19,6	E
Km 6,8	E	Km 20,0	E
Km 6,9	E	Km 23,8	E
Km 7,3	E	Km 25,0	E
Km 8,4	E	Km 25,5	E
Km 9,5	E	Km 27,5	E

**CHAPADA** **LAVRAS NOVAS**

**CONJUNTO DA RANCHARIA**

**Anima! Pontes**  
Visita do Córrego Rancharia somente do alto, pelo lago adjacente à estrada. Artefatos arqueológicos remanescentes dos séculos passados. Bela vista do Córrego Rancharia em meio de pedras e vegetação com predominância de samambaias e espécies arbóreas da mata ciliar.

**As pontes em cantaria**, foram evocadas por homens que traziam suas velhas tradições de Portugal. Possuem grandes arcos de alvenaria de pedra argamassada e impermeabilizada com breu, assentadas em sólidos e profundos alicerces que permitem a livre circulação dos rios.

**A ponte Caveira se encontra fora do percurso atual.** O córrego Caveira forma grutas com águas brancas tomando o ambiente propício ao pic-nic e a caminhada.

**O bueiro está localizada do no alto do morro.** Feito em cantaria e remanescem os do séc. XVIII. O largo em frente, permite estacionar e apreciar a paisagem por todos os lados – um mar de montanhas.

**No alto da serra do Ouro Branco – km 19 o leito original da Estrada Real tem acesso pelo terreno em frente as antenas da Embratel, local do Paragould.** Trata-se de monumento a ser valorizado e preservado pela beleza e estado de conservação.

**Bar Canto da Roça** Km 5,0

**Bar Canto da Roça-Km 5** Restaurante D. Maria Estrutura simples. Serve refeições e lanche. Lugar bucólico: portezinha, córrego Rancharia, floresta. Possui linha de ônibus Ouro Preto-Rancharia

**Placa de sinalização** Km 3,8

**Acostamento Asfaltado** Km 5,7

**A ponte da Rancharia do Km 6,5 pode ser visitada pelo lago adjacente com acesso pela rodovia.**

**Paradouro da serra do Ouro Branco** Km 19,6

**Paradouro** Km 19,6

**Serra do Ouro Branco** Km 20

**Serra do Ouro Branco - sítio natural protegido pelo IEPHA-MG desde 1978. Altitude 1568 m. Os viajantes europeus como Saint Hilaire por lá passaram no século XIX. Era chamada Deus In Iure. Nessa época, o arraial de Ouro Branco era o único entre o Rio de Janeiro e Vila Rica.**

Fig. 1- Folder Turístico  
Autoria: Ana Wagner e Mariana Wagner (2003)

## Referências Bibliográficas

Cartas Patrimoniais: Normas de Quito - 1967

Carta de Lanzarote para o Turismo Sustentável –1995

DIAS, Reinaldo. *Turismo e Patrimônio Cultural* - recursos que acompanham o crescimento das cidades. São Paulo: Saraiva, 2006. 257 p.

IEPHA/MG. Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais. *Inventário de Proteção do Acervo Cultural de Minas Gerais – IPAC, 1999.*

\_\_\_\_\_. *Pesquisa Caminhos Coloniais* – realizada por Maria Consoladora de Paiva Fam e Alexandre Poças (Documentos Avulsos – Arquivo IEPHA/MG)

Instituto Estrada Real. *Estrada Real. Nossa história passa por aqui*. Folder. Realização – Instituto Estrada Real.

MINAS GERAIS. Decreto 19530 de 7/11/1978 – Referente Tombamento da Serra do Ouro Branco pelo IEPHA/MG.

MURTA Stela Maris, ALBANO Celina organizadoras. *Interpretar o Patrimônio: um exercício do olhar*. Belo Horizonte: Editora UFMG. Território Brasilis, 2002

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

Seminário de Ecoturismo – realização Instituto Estrada Real – auditório da FIEMG – Belo Horizonte, maio 2002.

SENAC/MG, Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial. *Estrada Real de Minas – trecho Ouro Preto/Diamantina*. Guia e roteiro Ecoturístico. Belo Horizonte, 2002.

VIANA, Ana Sofia da Costa. *Una aproximación al turismo sostenible*. IX Reunión de Economía Mundial - Madrid, abril 2007.

Disponível em: <<http://www.uam.es/otros/ixrem/Comunicaciones/09-06-%20DA%20COSTA%20VIANA.pdf>> Acesso em 01 mai 2008