



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS I CAMPINA GRANDE
CENTRO DE INTEGRAÇÃO ACADÊMICA - CIAC
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL -
PPGDR**

ERIK MANOEL FARIAS DE BRITO

POTENCIALIDADES TURÍSTICAS DO VALE DAS ESPINHARAS - PARAÍBA

**CAMPINA GRANDE
2025**

ERIK MANOEL FARIAS DE BRITO

POTENCIALIDADES TURÍSTICAS DO VALE DAS ESPINHARAS - PARAÍBA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de analista em desenvolvimento regional.

Área de concentração: Sociedade, Cultura, Turismo e Desenvolvimento Regional.

Orientador: Prof. Dr. Rafael Albuquerque Xavier.

**CAMPINA GRANDE
2025**

É expressamente proibida a comercialização deste documento, tanto em versão impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que, na reprodução, figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

B862p Brito, Erik Manoel Farias de.

Potencialidades turísticas do Vale das Espinharas -
Paraíba [manuscrito] / Erik Manoel Farias de Brito. -
2025.

104 f. : il. color.

Digitado.

Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento
Regional) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de
Educação, 2025.

"Orientação : Prof. Dr. Rafael Albuquerque Xavier,
Departamento de Geografia - CEDUC".

1. Desenvolvimento Regional. 2. Turismo. 3. Estado
da Paraíba. 4. Vale das Espinharas. I. Título

21. ed. CDD 338.9

ERIK MANOEL FARIAS DE BRITO

POTENCIALIDADES TURISTICAS DO VALE DAS ESPINHARAS - PARAÍBA

Dissertação apresentada à
Coordenação do Curso de Mestrado
em Desenvolvimento Regional da
Universidade Estadual da Paraíba,
como requisito parcial à obtenção
do título de Mestre em
Desenvolvimento Regional

Linha de Pesquisa: Sociedade,
Cultura, Turismo e
Desenvolvimento Regional.

Aprovada em: 25/08/2025.

BANCA EXAMINADORA

Documento assinado eletronicamente por:

- **Rafael Albuquerque Xavier** (**.336.117-**), em 23/10/2025 14:08:59 com chave **f7abff46b03211f08ce85a2356fd3565**.
- **Marco Túlio Mendonça Diniz** (**.065.933-**), em 24/10/2025 09:43:47 com chave **158572fab0d711f08352aaf427988014**.
- **JAIRO VALDATI** (**.131.609-**), em 11/11/2025 14:37:18 com chave **11b98f1abf2511f0b27716d98a256463**.

Documento emitido pelo SUAP. Para comprovar sua autenticidade, faça a leitura do QrCode ao lado ou acesse https://suap.uepb.edu.br/comum/autenticar_documento/ e informe os dados a seguir.

Tipo de Documento: Folha de Aprovação do Projeto Final

Data da Emissão: 11/11/2025

Código de Autenticação: f76bb1



AGRADECIMENTOS

Ao Professor Rafael Albuquerque Xavier, coordenador do programa e orientador do projeto, por sua paciência e orientação.

Aos meus filhos, Elis Regina Gomes de Brito e Miguel Gomes Aires, a minha esposa Mohana Gomes da Silva e a minha irmã Shirley Farias de Brito, pela paciência e conselhos.

Aos professores do PPGDR da UEPB, em especial, Ângela Ramalho, Cidoval Moraes, José Irivaldo, Lívia Miranda e Leonardo Mota, que contribuíram ao longo de trinta meses, por meio das disciplinas e debates, para o desenvolvimento desta pesquisa.

Aos colegas de classe, Fabiana Colaço, Joelma dos Santos, Kênia Costa, Lara Andrade, Laura Marinho, Márcia Pereira, Naedja Santos, Nájila Bezerra, Phablo Pereira e Temi Cabral, pelos momentos de amizade e apoio.

À Joselito Fernandes de Oliveira (Nito) e Arifabio Rodrigues de Sousa, amizades construídas nessa pesquisa e colegas de campo.

À Fundação de Apoio à Pesquisa do Estado da Paraíba – FAPESQ pelo apoio dado durante toda a produção da obra.

“Aos intelectuais cabe-lhes aprofundar a percepção da realidade social para evitar que se alastrem as manchas de irracionalidade que alimentam o aventureirismo político; cabe-lhes projetar luz sobre os desvãos da história onde se ocultam os crimes cometidos pelos que abusam do poder; cabe-lhes auscultar e traduzir as ansiedades e aspirações das forças sociais ainda sem meios próprios de expressão.” – **Celso Furtado**

RESUMO

A crescente relevância do turismo nos estudos de desenvolvimento regional, principalmente no que diz respeito às alternativas de atividades econômicas locais e criação do senso de pertencimento em pequenas cidades do interior do Brasil, motivaram o presente estudo no sentido de inventariar os potenciais turísticos no interior da Paraíba. Endossado pelos novos enfoques de turismo que preconizam uma atividade responsável, baseada em preceitos sustentáveis, defendendo também a incorporação de localidades até então desconsideradas através da sua interiorização e da valorização das especificidades locais em detrimento do turismo convencional de sol e praia. O objeto de estudo se localiza entre o Planalto da Borborema e o Sertão da Paraíba, o Vale das Espinharas é um polígono ímpar na geografia, geologia, cultura e história brasileira, tendo suas características preservadas por fatores políticos e históricos que desviaram o motor do progresso para regiões circunvizinhas, garantindo a integridade cultural e ambiental da região. Diante do exposto, o presente trabalho realizou as primeiras pesquisas de levantamento da potencialidade turística local, visando o desenvolvimento regional. O estudo foi realizado nos três municípios que compõem o perímetro, sendo eles: Salgadinho, Areia de Baraúna e Passagem, todos no Estado da Paraíba, onde, apesar do baixo índice de desenvolvimento humano, destacaram-se rotas, atrações e pontos turísticos. Fizemos uma análise da infraestrutura, do potencial de hotelaria e políticas de fomento, estabelecendo as condições atuais e propondo ações que possam contribuir no desenvolvimento regional baseado nos estudos bibliométricos e etnográficos.

Palavras-Chave: desenvolvimento regional; turismo; Estado da Paraíba; Vale das Espinharas.

ABSTRACT

The growing importance of tourism in regional development studies, particularly with regard to alternative local economic activities and the creation of a sense of belonging in small towns in the interior of Brazil, motivated this study to inventory the tourism potential in the interior of Paraíba. This study, supported by new tourism approaches that advocate responsible tourism based on sustainable principles, also advocates the incorporation of previously overlooked locations through their internalization and the valorization of local specificities over conventional sun-and-beach tourism. Located between the Borborema Plateau and the Sertão da Paraíba, the Espinharas Valley is a unique polygon in Brazilian geography, geology, culture, and history. Its characteristics have been preserved by political and historical factors that diverted the engine of progress to surrounding regions, ensuring the region's cultural and environmental integrity. Given the above, this study conducted the first surveys to assess local tourism potential, aiming at regional development. The study was conducted in the three municipalities that comprise the perimeter: Salgadinho, Areia de Baraúnas, and Passagem, all in the state of Paraíba. Despite their low human development index, they boast outstanding routes, attractions, and tourist attractions. We analyzed the infrastructure, hotel potential, and development policies, establishing current conditions and proposing actions that could contribute to regional development based on bibliometric and ethnographic studies.

Keywords: regional development; ecotourism; tourism; State of Paraíba; Vale das Espinharas.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 –	Localização regional e topografia do Vale das Espinharas.....	17
Figura 2 -	Ponte rodoviária da antiga Estrada Real das Espinharas.....	18
Figura 3 -	Limites territoriais dos municípios do Vale das Espinharas	31
Figura 4 -	Moinho do Bonfim do Job.....	42
Figura 5 -	Capela de Nossa Senhora das Dores.....	44
Figura 6 -	Serra do Firmiano.....	45
Figura 7 -	Isometria dos Atrativos Turísticos do Vale das Espinharas.....	51
Figura 8 -	Satélite dos Atrativos Turísticos do Vale das Espinharas.....	52
Figura 9 -	Viaduto da Serra da Viração.....	54
Figura 10 -	Acampamento para os praticantes de rapel.....	54
Figura 11 -	Trajeto do Distrito Sede até o acampamento.....	55
Figura 12 -	Túnel dos Cossacas.....	56
Figura 13 -	Túnel da Barragem Velha.....	56
Figura 14 -	Placa do Túnel da Barragem Velha.....	57
Figura 15 -	Escombros da Estação do Abismo.....	58
Figura 16 -	Caixa d'água da Estação do Abismo.....	58
Figura 17 -	Vista do possível Mirante da Estação do Abismo.....	59
Figura 18 -	Umbral do Beco de Zé Vigia.....	60
Figura 19 -	Umbral do Beco de Zé Vigia.....	60
Figura 20 -	Igreja de Nossa Senhora do Carmo.....	61
Figura 21 -	Largo da Matriz em período junino.....	61
Figura 22 -	Mirante de Nossa Senhora do Carmo.....	62
Figura 23 -	Mirante de Nossa Senhora do Carmo.....	63
Figura 24 -	Cruzeiro do Bonfim de Nossa Senhora Aparecida.....	64
Figura 25 -	Cruzeiro com a cabeça da Santa decepada.....	64
Figura 26 -	Trajeto do Distrito de São José até o Cruzeiro.....	65
Figura 27 -	Vista do alpendre da Fazenda Laginha.....	66
Figura 28 -	Faixa da Fazenda Laginha.....	66
Figura 29 -	Vista do hall da Fazenda Laginha.....	67
Figura 30 -	Exemplares de Turmalina Paraíba.....	68
Figura 31 -	Interior da mina da HEITORITA.....	69

Figura 32 - Vista da sede da HEITORITA.....	69
Figura 33 - Painei principal do Sítio Grota do Morcego.....	70
Figura 34 - Painei principal do Sítio Grota do Morcego.....	70
Figura 35 - Trajeto até o Sítio Grota do Morcego.....	71
Figura 36 - Pedra da Igrejinha	72
Figura 37 - Pinturas e gravuras rupestres na Pedra da Igrejinha.....	73
Figura 38 - Trilha para a Pedra da Igrejinha	73
Figura 39 - Painei principal da Pedra da Moça	74
Figura 40 - Gravuras rupestres da Pedra da Moça	75
Figura 41 - Trilha para a Pedra da Moça	75
Figura 42 - Gravuras do Grotão do Umbuzeiro.....	76
Figura 43 - Panorâmica do Grotão do Umbuzeiro	77
Figura 44 - Estação Ferroviária de Areia de Baraúnas.	78
Figura 45 - Igreja Matriz de São José	79
Figura 46 - Alto do Cruzeiro.....	80
Figura 47 - Vista do Alto do Cruzeiro.	80
Figura 48 - Trilha para o Alto do Cruzeiro.....	81
Figura 49 - Serra das Torres.....	81
Figura 50 - Vista da Serra das Torres.....	82
Figura 51 - Trajeto para a Serra das Torres.	82
Figura 52 - Olho d'água de Bananeiras.	83
Figura 53 - Trajeto para o Olho d'água de Bananeiras.	84
Figura 54 - Sítio Arqueológico Pedra Rajada.....	85
Figura 55 - Sítio Arqueológico Pedra Rajada.....	85
Figura 56 - Trilha até a Pedra Rajada.....	86
Figura 57 - Museu Municipal Adão Calixto	87
Figura 58 - Igreja de Nossa Senhora da Conceição	88
Figura 59 - Igreja de São José.....	89
Figura 60 - Igreja de São José.....	89
Figura 61 - Cristo de Passagem	90
Figura 62 - Cristo de Passagem	90
Figura 63 - Ponte do Arco da antiga Estrada Real das Espinharas	91
Figura 64 - Trajeto até a Ponte do Arco.....	92

Figura 65 - Trilha para o Caudeloso.....	93
Figura 66 - Sítio Arqueológico Caudeloso.....	93
Figura 67 - Trajeto entre os municípios de Juazeirinho à Patos.....	94
Figura 68 - Pousada de Nito em construção.....	96

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Panorama Demográfico	27
Tabela 2 – Critérios quantitativos para priorização de atrativos no desenvolvimento de atividade turística	34
Tabela 3 – Critérios para a hierarquização dos atrativos turísticos	35
Tabela 4 - Elaboração de combinações para pesquisa	37
Tabela 5 - Refinamento da pesquisa.....	37
Tabela 6 - Distribuição do processo de seleção	38
Tabela 7 - Achados da Revisão Bibliográfica	38
Tabela 8 - Análise dos componentes necessários à hierarquização dos atrativos turísticos do Vale das Espinharas.....	47
Tabela 9 - Ranking dos potenciais turísticos do Vale das Espinharas.....	49

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
ECO-92	Conferência das Nações Unidas Sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento – ano de 1992
EMBRAPA	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
EMBRATUR	Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo
FAPESQ	Fundação de Apoio à Pesquisa do Estado da Paraíba
GPS	Sistema de Posicionamento Global
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INSA	Instituto Nacional do Semiárido
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
OMT	Organização Mundial do Turismo
ONU	Organização das Nações Unidas
PPGDR	Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S. A.
SciELO	Biblioteca Eletrônica Científica Online
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
UEPB	Universidade Estadual da Paraíba
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	16
2	TURISMO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL.....	20
2.1	Teorias do desenvolvimento regional.....	21
2.2	Desenvolvimento sustentável.....	24
2.3	Turismo como vetor para o desenvolvimento regional.....	25
3	O VALE DAS ESPINHARAS: NATUREZA E PROCESSO HISTÓRICO DE OCUPAÇÃO.....	27
4	METODOLOGIA	33
4.1	Revisão bibliográfica.....	36
4.2	Trabalhos de campo.....	39
5	RESULTADOS E DISCUSSÕES	47
5.1	Levantamento do potencial turístico de Salgadinho.....	53
5.1.1	<i>Viaduto da Serra da Viração.....</i>	53
5.1.2	<i>Túneis fluviais.....</i>	55
5.1.3	<i>Estação do abismo.....</i>	57
5.1.4	<i>Beco do Zé Vigia.....</i>	59
5.1.5	<i>Largo da Igreja de Nossa Senhora do Carmo.....</i>	60
5.1.6	<i>Mirante de Nossa Senhora do Carmo.....</i>	62
5.1.7	<i>Cruzeiro do Bonfim de Nossa Senhora Aparecida.....</i>	63
5.1.8	<i>Fazenda Laginha.....</i>	65
5.1.9	<i>Heitorita.....</i>	67
5.1.10	<i>Sítio Grota do Morcego.....</i>	70
5.1.11	<i>Pedra da Igrejinha.....</i>	71
5.1.12	<i>Pedra da moça.....</i>	74
5.1.13	<i>Grotão do umbuzeiro.....</i>	76
5.2	Levantamento do potencial turístico de Areia de Baraúnas.....	77
5.2.1	<i>Estação de Areia de Baraúnas.....</i>	78
5.2.2	<i>Igreja de São José.....</i>	79
5.2.3	<i>Alto do cruzeiro.....</i>	79
5.2.4	<i>Serra das torres.....</i>	81
5.2.5	<i>Olho d'água de Bananeiras.....</i>	83

5.2.6	<i>Pedra rajada.....</i>	84
5.3	Levantamento do potencial turístico de Passagem.....	86
5.3.1	<i>Museu Adão Calixto.....</i>	87
5.3.2	<i>Igreja de Nossa Senhora da Conceição.....</i>	88
5.3.3	<i>Igreja de São José.....</i>	88
5.3.4	<i>Cristo de Passagem.....</i>	90
5.3.5	<i>Ponte do arco da Estrada das Espinharas.....</i>	91
5.3.6	<i>Caudeloso.....</i>	92
5.4	Avaliação da infraestrutura disponível.....	94
5.5	Desafios para o desenvolvimento turístico.....	96
6	CONCLUSÃO	99
	REFERÊNCIAS	101

1 INTRODUÇÃO

De acordo com as publicações mais recentes sobre o desenvolvimento regional em pequenas cidades do interior do Brasil, o turismo sustentável e de base comunitária figura como uma das melhores alternativas para se alcançar o desenvolvimento econômico local e a preservação do senso de pertencimento. Todavia, para que as políticas de desenvolvimento turístico sejam aplicadas nessas localidades, se faz necessário um estudo introdutório, um levantamento planejado dos potenciais turísticos que endosse a aplicação de medidas eficazes e adaptadas a realidade das regiões.

Entretanto, o grande problema de desenvolver políticas públicas de Turismo nesses locais encontra-se no fato de que alguns deles são carentes de infraestrutura básica e necessitam de grandes investimentos para desenvolverem os alicerces necessário para o desenvolvimento turístico. Assim, é necessário antes de tudo realizar um planejamento que vise o desenvolvimento de forma responsável e sustentável, buscando preservar as especificidades locais e tentando minimizar os impactos sociais e ambientais que inevitavelmente a atividade turística produz. (DANTAS; MELO, 2011)

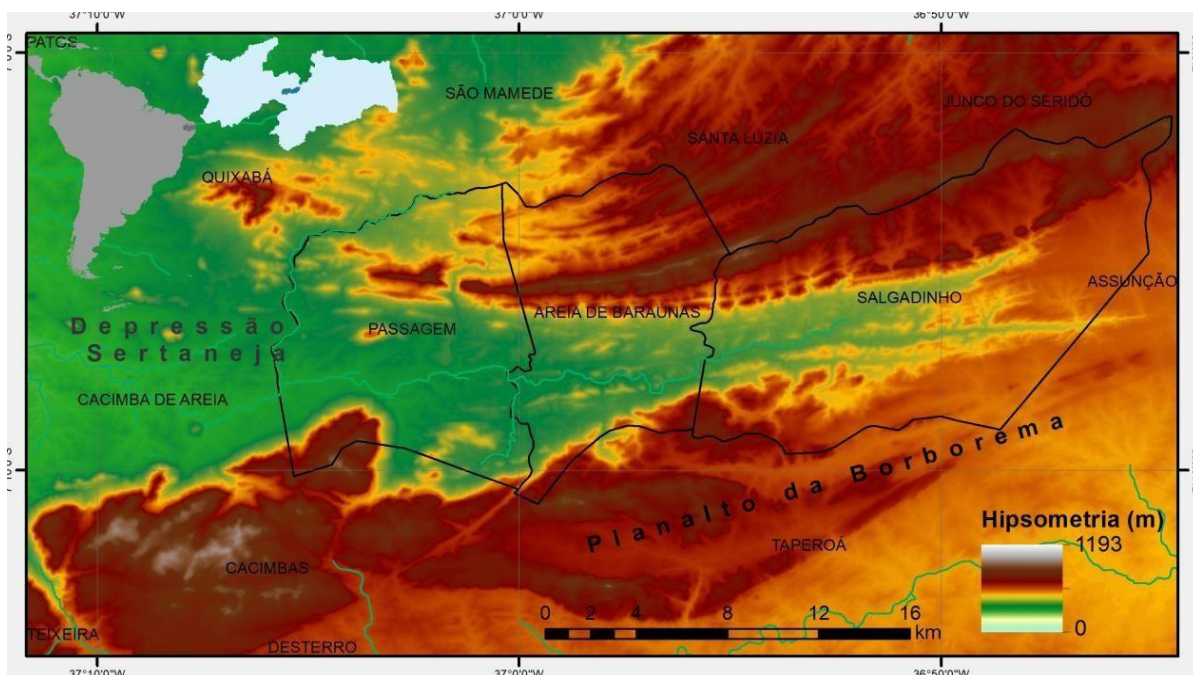
O Sertão da Paraíba se destaca como uma das áreas mais representativas do semiárido brasileiro, sendo caracterizado por um clima semiárido, precipitações irregulares e uma vegetação xerófila, que se adapta às condições de umidade reduzida. Neste contexto, encontra-se o Sertão das Espinharas¹. A área apresenta uma altitude média de 245 metros, com características geográficas e climáticas particulares. Em contrapartida, uma região próxima, o Planalto da Borborema², apresenta um clima mais ameno e elevações que podem atingir 1.197 metros, o que impacta a formação e a expansão de significativas cidades nordestinas (Embrapa, 2011).

Entre essas duas formações geográficas, encontra-se o Vale das Espinharas (figura 1), uma passagem estreita na escarpa ocidental do Planalto da Borborema, que desempenhou uma função estratégica na movimentação de pessoas e bens ao longo da história, integrada pelos atuais municípios de Salgadinho, Areia de Baraúnas e Passagem.

¹ Denominado também de microrregião de Patos, em razão de sua proximidade com a região metropolitana deste município

² Região serrana no interior da região Nordeste, com medições de aproximadamente 400 km em linha reta norte-sul, localiza-se nos estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte

Figura 1 – Localização regional e topografia do Vale das Espinharas



Fonte: Produzido pelo autor, 2025.

No período pré-colonial, comunidades indígenas deixaram suas marcas através de inscrições rupestres. Nos séculos subsequentes, sertanistas³, tropeiros⁴ e ferroviários empregaram essa trajetória como um corredor logístico essencial para o interior da Paraíba (Brito, 2017). Ao longo do período colonial e republicano, a economia da região foi favorecida pela antiga Estrada Real das Espinharas⁵ (figura 2), uma estrada não asfaltada que ligava diversas localidades do sertão à capital do Estado. No século XX, em decorrência da modernização dos modais de transporte, uma parte dessa via foi transformada em segmentos da BR-230, resultando no redirecionamento do fluxo econômico e na diminuição da relevância do Vale das Espinharas como um eixo de conexão (Brito; Brito, 2019).

³ Aqueles que realizavam missões de exploração nos sertões do Nordeste do Brasil no período colonial, semelhante ao que faziam os bandeirantes no sudeste do Brasil, escravizando e guerreando contra os indígenas e ganhando quinhões de terras como pagamento da Coroa Portuguesa.

⁴ De imensurável importância para o desenvolvimento dos sertões nordestinos, os tropeiros eram homens que guiavam tropas de burros transpondo mercadorias entre povoados, vilas e cidades, precursores dos atuais caminhoneiros.

⁵ A Antiga Estrada Real das Espinharas foi uma estrada não pavimentada, que conectava longitudinalmente as povoações dos sertões paraibanos à Capital do Estado, tendo boa parte dos seus trechos convertidos, durante o Século XX, na BR -230. (Brito; Brito, 2019, p. 153)

Figura 2 – Ponte rodoviária da antiga Estrada Real das Espinharas



Fonte: Acervo do autor, 2024.

A presença de uma das principais ferrovias do Nordeste, fortaleceu a relevância econômica da região. Um dos trechos da ferrovia que ligava Fortaleza ao Recife identificou no Vale das Espinharas uma das rotas mais facilitadas para sua construção. Até a segunda metade do século XX, essa ferrovia exerceu uma função fundamental no escoamento de produtos agrícolas e minerais.

Entretanto, em virtude da priorização das estradas no plano nacional de rodovias e da edificação da BR-230, a ferrovia viu sua importância estratégica diminuir, resultando na estagnação econômica do Vale das Espinharas e em uma crescente dependência de recursos públicos (Faria, 2002; Silva, 2023).

Hodiernamente, os municípios que integram essa região enfrentam significativos desafios de natureza estrutural e econômica. A falta de um setor produtivo sólido resulta na predominante dependência dessas cidades em relação a transferências governamentais, assim como a pequenos comércios e serviços essenciais, o que restringe as oportunidades de desenvolvimento econômico (Azevedo, 2019). A carência de diversificação na produção evidencia a urgência de explorar alternativas sustentáveis, a fim de impulsionar o desenvolvimento local e assegurar condições de vida mais adequadas para a população (Projeto Cooperar PB, 2024)

No âmbito urbano, as cidades de Salgadinho, Areia de Baraúnas e Passagem possuem uma infraestrutura limitada, com um número restrito de restaurantes e atrações turísticas, o que constitui um obstáculo para o fortalecimento do turismo na região. No entanto, a cultura local, caracterizada por sítios arqueológicos, espaços de memória, locais para esporte de aventura, celebrações tradicionais e artesanato, representa um atrativo adicional que pode ser mais bem explorado. A expansão do turismo na região requer aprimoramento na infraestrutura básica e formação de agentes de turismo local, possibilitando a apreciação sustentável das capacidades do território.

Desse modo, o presente trabalho tem como objetivo examinar o potencial turístico do Vale das Espinharas, considerando as riquezas naturais e culturais, bem como avaliar os desafios e oportunidades para a promoção de um turismo sustentável. Nesse sentido, a pesquisa busca identificar e catalogar os pontos turísticos que evidenciem as atrações naturais, culturais e históricas, com ênfase no turismo de natureza, rural, cultural e de base comunitária, e analisar o vínculo com a economia criativa como estratégia para o fortalecimento do desenvolvimento regional.

Para atingir esse objetivo, foram realizados: (i) um levantamento dos atrativos turísticos da região, considerando sua condição de preservação e acessibilidade; (ii) uma avaliação da infraestrutura disponível, identificando os serviços turísticos existentes e as demandas por melhorias; e (iii) uma análise dos principais obstáculos ao desenvolvimento do turismo local, levando em conta aspectos econômicos, logísticos, ambientais e sociais, com vistas à proposição de ações estratégicas que possam impulsionar a atividade turística e contribuir para o desenvolvimento sustentável da região. Ademais, procura-se reconhecer os principais obstáculos ao crescimento do setor e sugerir estratégias para impulsionar a economia local, alinhando-se constantemente aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)⁶ da Agenda 2030.

⁶ Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável são uma coleção de 17 metas globais que abordam os principais desafios de desenvolvimento enfrentados por pessoas no Brasil e no mundo, estabelecidas pela Assembleia Geral das Nações Unidas (BRASIL. Organização das Nações Unidas, s.d.).

2 TURISMO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

O conceito de turismo segue evoluindo gradativamente, conforme os estudos abordam os impactos e alternativas para cada modal e região aplicada, refletindo distintas perspectivas teóricas e dimensões da atividade. A Organização Mundial do Turismo (OMT) (BRASIL, 2025) estabelece uma definição técnica amplamente adotada, considerando turismo as atividades realizadas por pessoas durante suas viagens e permanência em lugares distintos dos de seu ambiente habitual, por período inferior a um ano, com fins de lazer, negócios ou outros.

Em sua obra, Ledesma (2018) utiliza das definições da OMT para subdividir o turismo em quatro tipos de turismo segundo o objetivo do turista, sendo que cada campo conta com características próprias de necessidade de infraestrutura e público-alvo. Os quatro tipos são: Turismo Corporal, Turismo Intelectual, Turismo Material e Turismo Ambiental. Cada tipo de turismo segue por uma segunda fase de subdivisões e, em alguns casos, para uma terceira, conforme o esquema a seguir:

- **Turismo Corporal** – De saúde (médico e de bem-estar); de gestação (De parto e abortivo); sexual; e ativo (De aventura e esportivo)
- **Turismo Intelectual** – Religioso; educativo (artístico/patrimonial, congressos e feiras, idiomático e científico); gastronômico; e virtual.
- **Turismo Material** – De transferência (de compras, de vendas, de trocas); de negócios, empresarial; e de luxo.
- **Turismo Ambiental** – De natureza (responsável, recreativo, negativo); Social (Etnográfico, solidário, rural, de celebrações); Da morte (de dor, de terror, suicida); do universo (astronômico e espacial).

Para Luiz Ablas (1991), o turismo é uma atividade exportadora estratégica capaz de impulsionar o desenvolvimento regional mediante a geração de fluxos de renda externa e efeitos multiplicadores. Em sua perspectiva econômica, o turismo opera como um setor "básico" que exporta serviços internos, como hospedagem, entretenimento e cultura, para visitantes externos, injetando recursos financeiros na região. Esses recursos desencadeiam um ciclo virtuoso, ampliando a demanda por bens e serviços locais, estimulando a criação de empregos e

fomentando atividades complementares como comércio e produção de insumos. Ablas (1991) ainda destaca que o sucesso dessa dinâmica depende de atrações turísticas diferenciadas e integração da cadeia produtiva local.

O turismo pode assumir papel importante na geração dos efeitos iniciais para o desenvolvimento regional [...] como atividade exportadora da região para o restante do país, havendo, em contrapartida, um fluxo de pagamentos oriundo de outras regiões. (ABLAS, 1991)

Entretanto, alguns autores sustentam que o desenvolvimento regional, através do turismo, não está associado unicamente ao progresso econômico. Para Hanai, o turismo sustentável configura-se como um processo dinâmico e qualitativo que transcende a mera atividade econômica, integrando aos princípios éticos e multidimensionais do desenvolvimento sustentável. Baseando em definições da OMT, o autor enfatiza que esse modelo deve equilibrar a conservação ambiental, a viabilidade econômica e a equidade sociocultural. Hanai critica visões reducionistas que limitam a sustentabilidade a nichos como o ecoturismo, defendendo sua aplicação universal, inclusive em destinos de massa, mediante planejamento integrado, governança participativa e adaptação institucional. No entanto, alerta para os desafios operacionais, como ambiguidades conceituais, fragmentação de ações e a tensão entre interesses mercadológicos e preservação, exigindo uma abordagem holística que converta "utopias" em práticas tangíveis, orientadas por indicadores de sustentabilidade e compromisso ético com gerações futuras. (HANAI, 2012)

2.1 Teorias do desenvolvimento regional

Em sua obra, Madureira (2015) analisa as principais teorias que abordam o desenvolvimento regional. Desde a teoria dos polos de crescimento, de François Perroux, até a visão estruturalista de Celso Furtado, passando pela teoria da causação circular cumulativa de Gunnar Myrdal, a teoria dos encadeamentos produtivos de Albert Hirschman, a teoria da base exportadora de Douglas North, e

a visão da CEPAL de Raúl Prebisch. Nesse sentido, abordaremos as presentes teorias de forma resumida.

A teoria dos polos de crescimento, formulada por François Perroux, aponta que o desenvolvimento regional emerge de forma desigual, concentrando-se em "pontos ou polos de crescimento" capazes de irradiar efeitos dinamizadores para a economia circundante (MADUREIRA, 2015.). Perroux destaca o papel das indústrias-chave, ou "indústrias motrizes", como núcleos catalisadores, cuja expansão gera encadeamentos produtivos e externalidades positivas. Essas indústrias, ao operarem em regimes não concorrenciais, estimulam a aglomeração territorial e a formação de complexos industriais urbanos, gerando demanda por serviços, infraestrutura e mão de obra qualificada. Contudo, Perroux alerta que a ausência de renovação tecnológica ou de diversificação econômica pode transformar polos dinâmicos em "centros de estagnação", reforçando a necessidade de transformações "mentais e sociais" para sustentar o desenvolvimento (MADUREIRA, 2015.).

Gunnar Myrdal desafia a noção de equilíbrio regional ao propor que as economias seguem um processo de "causação circular cumulativa", onde disparidades iniciais tendem a se ampliar. Ele identifica dois efeitos antagônicos, os *backwash effects*, que concentram capital, mão de obra e inovação em regiões avançadas, e os *spread effects*, que difundem benefícios para áreas periféricas. Myrdal argumenta que, em países subdesenvolvidos, os *backwash effects* predominam, agravando desigualdades, pois "o jogo das forças do mercado tende a aumentar e não a diminuir as desigualdades regionais. Para romper esse ciclo, defende intervenção estatal vigorosa via investimentos em infraestrutura, educação e políticas que fortaleçam os *spread effects*, já que "o *laissez-faire* contribui para o processo cumulativo" de concentração (MADUREIRA, 2015).

Albert Hirschman enfatiza os "desequilíbrios" como motores do desenvolvimento, propondo que investimentos estratégicos em setores-chave geram efeitos de encadeamento (*linkages*) capazes de induzir crescimento em outros segmentos. Distingue dois mecanismos, os *backward linkages*, que estimulam fornecedores de insumos, e os *forward linkages*, que impulsionam atividades de processamento e distribuição. Hirschman critica abordagens ortodoxas ao afirmar que países "retardatários" precisam de intervenção estatal

para superar "deficiências de organização", priorizando projetos de Capital Fixo Social, associado à infraestrutura, e Atividades Diretamente Produtivas, citando a indústria. Contudo, ressalva que a industrialização deve ser gradual, iniciando-se por bens finais antes de avançar para bens intermediários, pois "o desenvolvimento industrial não se pode iniciar em toda parte pela indústria do ferro e do aço" (MADUREIRA, 2015).

Raúl Prebisch analisa o subdesenvolvimento latino-americano pela lente da deterioração dos termos de troca, onde a periferia exportadora de produtos primários enfrenta preços decrescentes frente aos manufaturados dos países centrais. Para ele, a industrialização via substituição de importações é crucial, mas alerta que sua "etapa fácil" deve evoluir para bens de capital, evitando o "protecionismo excessivo" que reduz competitividade. Prebisch defende a integração regional para superar assimetrias, pois "os países periféricos estão em posição diametralmente oposta à dos centros em matéria de reciprocidade no intercâmbio" (MADUREIRA, 2015).

Douglas North defende que o desenvolvimento regional depende da especialização em produtos exportáveis, que geram renda externa e dinamizam economias locais. Distingue indústrias de exportação do mercado interno, argumentando que a primeira é a "grande responsável pela renda absoluta *per capita*". North sustenta que regiões com base exportadora diversificada são menos vulneráveis a flutuações, enquanto as monocultoras enfrentam estagnação quando seus produtos entram em declínio. Para ele, a agricultura e o extrativismo podem ser vetores de desenvolvimento se gerarem excedentes comercializáveis, desde que combinados com inovação tecnológica e investimentos em logística: "uma produção bem-sucedida de bens agrícolas [...] tem sido o principal fator de indução do crescimento econômico" (MADUREIRA, 2015).

Por fim, Celso Furtado critica a replicação acrítica de modelos de desenvolvimento, argumentando que a periferia nunca alcançará os padrões de consumo dos países centrais devido à escassez de recursos naturais e à estrutura desigual do capitalismo global. Para ele, a divisão internacional do trabalho consolida relações assimétricas, o centro controla tecnologia e capitais, enquanto a periferia fornece recursos primários e mão de obra barata, gerando excedentes apropriados por elites locais e corporações transnacionais. Furtado enfatiza que o

Estado periférico é "débil" para coordenar políticas de desenvolvimento frente ao poder das grandes empresas, o que aprofunda dependência e desigualdade: "as economias da periferia nunca serão desenvolvidas, no sentido de similares às economias que formam o atual centro" (MADUREIRA, 2015).

2.2 Desenvolvimento sustentável

O desenvolvimento sustentável constitui um modelo de progresso que busca atender às necessidades das gerações atuais sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprirem suas próprias demandas. Surgido formalmente na Comissão Brundtland⁷, seu conceito evoluiu de uma perspectiva inicial focada na harmonização entre economia e meio ambiente para uma abordagem integrada baseada em três dimensões interligadas, econômica, social e ambiental, consolidadas na Agenda 21 durante a ECO-92 (ESTENDER, 2008).

A dimensão econômica transcende a busca pelo lucro imediato, exigindo sustentabilidade de longo prazo. Isso envolve a redefinição do "capital econômico", incorporando não apenas ativos físicos e financeiros, mas também capital humano, intelectual, natural e social. O objetivo é garantir que as atividades produtivas sejam viáveis sem esgotar a base de recursos futura (ESTENDER, 2008).

A dimensão social centra-se na equidade, capital humano e saúde societal. Abrangendo saúde, educação, habilidades e medidas amplas de coesão social, como confiança e capacidade de ação coletiva. A transparência nas relações com funcionários, comunidades, clientes e a redução das desigualdades são fundamentais para a estabilidade e o progresso social, que, por sua vez, sustentam a viabilidade ambiental e econômica (ESTENDER, 2008).

A dimensão ambiental prioriza a preservação do "capital natural". Distingue-se entre "capital natural crítico", que é essencial à perpetuação dos ecossistemas, e "capital natural renovável". As organizações devem avaliar sistematicamente os impactos de suas operações sobre estes recursos, garantindo que o estresse

⁷ A Comissão Brundtland, oficialmente conhecida como Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, foi uma iniciativa da ONU criada em 1983. O principal objetivo da comissão era analisar os problemas ambientais e de desenvolvimento em escala global e propor soluções inovadoras para promover o desenvolvimento sustentável.

causado seja sustentável e que o equilíbrio ecológico não seja significativamente comprometido. (ESTENDER, 2008).

A implementação prática do desenvolvimento sustentável enfrenta desafios significativos, exigindo transformação cultural organizacional, comprometimento da alta direção, tempo e recursos financeiros. Requer a adoção de critérios como democracia, transparência governamental e reversão da concentração de renda, o que leva alguns autores a considerar um objetivo utópico (HANAI, 2012).

O desenvolvimento sustentável do turismo, apesar de ser considerado por alguns autores como utópico, provoca o desafio da sua aplicação e operacionalização numa forma de desenvolvimento mais responsável, consonante com o almejo das aspirações dos princípios da sustentabilidade. (HANAI, 2012)

Para alcançar o desenvolvimento sustentável, é necessário a existência de empresas verdadeiramente sustentáveis, que visem a rentabilidade de médio-longo prazo, obedeçam a legislação, minimizem da dependência de recursos esgotáveis e busquem alternativas para os impactos ambientais. É preciso desenvolver produtos e serviços sociais e ambientalmente benéficos, com redução de resíduos, comunicação ética e atenção a demandas locais e globais.

2.3 Turismo como vetor para o desenvolvimento regional

Coriolano (2011) propõe uma análise sobre o desenvolvimento do turismo no Nordeste do Brasil entre a década de 1990 e início dos anos 2000, levantando programas federais como o Programa Brasil em Ação, o Programa Brasil de Todos e o Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste. Em sua análise, fica evidente que as políticas tinham como objetivo projetar o turismo em áreas costeiras, especialmente as capitais estaduais, visando atrair investimentos privados e turistas internacionais para o formato de turismo de massa, associando o crescimento econômico ao desenvolvimento regional.

Coriolano (2011) também ressalta que apesar das melhorias identificadas na infraestrutura regional, o formato de turismo de massa gerou empregos e renda sustentável irrelevante, com empregos predominantemente de baixa remuneração, não resolvendo problemas estruturais como desemprego, déficits em educação e saúde, havendo uma “desconexão entre o crescimento do setor e o desenvolvimento social amplo”. Nesse sentido, o que Coriolano chama de “Modelo Hegemônico Sol & Praia” beneficia apenas grandes capitais, grupos empresariais e turistas de maior poder aquisitivo, excluindo comunidades locais e trabalhadores de baixa renda, além de gerar problemas socioambientais, especulação imobiliária, uso indevido do litoral, exploração sexual, drogas e conflitos por território.

Em contraponto, Coriolano (2011) propõe formas alternativas, em que a autora classifica como Turismo Emancipatório ou Turismo Alternativo, onde os grupos excluídos poderiam utilizar do turismo social, turismo dos trabalhadores, turismo comunitário e turismo rural como alternativa, comungando com o pensamento de Hanai (2012) sobre o desenvolvimento regional sustentável através do turismo.

Essas iniciativas, muitas vezes vinculadas a economia solidária e interesses locais, surgem como resistência ao modelo globalizado e elitista. Oferecendo produtos adaptados, como pequenas pousadas e hospedagens residenciais, e valorizam atrativos locais como cultura, gastronomia, artesanato e paisagens rurais (CORIOLANO, 2011)

Um ótimo exemplo da utilização do turismo como vetor para o desenvolvimento regional no semiárido paraibano é o caso do Lajedo do Marinho, onde Araújo (2024) descreve o processo de consolidação do turismo sustentável local através da valorização do patrimônio natural e cultural, explorando as características singulares da geodiversidade e do patrimônio arqueológico, da formação de condutores turísticos locais, da participação da comunidade na indústria turística e do desenho da infraestrutura sustentável, através de trilhas ecológicas, áreas de camping com banheiros ecológicos, energia solar, internet e fogão a lenha. O Projeto do Lajedo do Marinho configura-se como turismo de base comunitária, gerando empregos e rendas diretas através dos guias, hospedagem e alimentação, e indiretos através do artesanato e agricultura familiar, fortalecendo os valores identitários e reduzindo o êxodo para áreas urbanas.

3 O VALE DAS ESPINHARAS: NATUREZA E PROCESSO HISTÓRICO DE OCUPAÇÃO

Até meados do século XX, diversos municípios brasileiros possuíam um amplo território administrativo, em especial, aqueles que se encontravam distantes do litoral. Com o surgimento de políticas desenvolvimentistas no Brasil do pós-Segunda Guerra Mundial, houve uma epidemia de desmembramentos e emancipações de municípios interioranos, inclusive, no Sertão da Paraíba. Em 1961, o Município de Patos, que compreendia uma boa parte da porção oriental do Sertão da Paraíba, perdeu os distritos de Salgadinho e Passagem⁸, ambos emancipados em dezembro daquele ano. Areia de Baraúnas figurava como um dos distritos de Passagem até 1994, quando alcançou sua emancipação política. (IBGE, 2025). Os três municípios que compõem o Vale das Espinharas possuem baixos índices de quantitativo populacional e densidade demográfica, bem como um IDH de médio para baixo, pequenas áreas urbanizadas e um percentual da população com rendimento nominal mensal per capita de até ½ salário-mínimo alta, conforme a Tabela 1, levantada do Censo do IBGE 2022. (IBGE, 2025).

Tabela 1 – Panorama Demográfico

Índice /Município	Salgadinho	Areia de Baraúnas	Passagem
Área Territorial	179,005 km ²	114,078 km ²	123,422 km ²
População	3.355	2.005	2.463
Densidade Demográfica	18,74 hab/km ²	17,58 hab/km ²	19,96 hab/km ²
IDH	0,563	0,562	0,620
Área Urbanizada	0,47 km ²	0,52 km ²	0,57 km ²
Pop. até ½ salário-mínimo	50,3 %	50,6 %	48,5%

Fonte: Elaborada pelo autor, com base nos dados do IBGE, 2025.

⁸ Em 1943, o Distrito de Passagem passou a se chamar Espinharas. Voltando a se chamar Passagem em 1949. (IBGE, 2025)

Outro índice notável diz respeito à relação de Pessoal Ocupado, onde o IBGE identificou 310 pessoas em Salgadinho, representando 9,24% da população; 300 pessoas em Areia da Baraúnas, representando 14,96% da população e 352 pessoas em Passagem, representando 14,24% da população em 2022, somando um índice de 87% de pessoas não enquadradas como Pessoal Ocupado, o que pode sugerir um alto índice de desemprego ou trabalho informal. (IBGE, 2025).

No início do século XX, a economia local era predominantemente volta para a produção de algodão e na prestação de serviço para os transeuntes da Estrada das Espinharas. Em meados do século é reduzida a demanda regional de algodão, o que encerra esse ciclo de produção e, paralelamente, inicia-se a exploração mineral. Em Passagem era extraído amianto, atualmente desativada, e em Salgadinho, o Caulim e a Turmalina Paraíba, em atividade. (Brito; Brito, 2017)

O Vale das Espinharas é uma região predominantemente quente, com chuvas concentradas no verão e pluviometria média de 450mm/ano, com elevada irregularidade interanual e distribuição espacial heterogênea. O polígono é predominantemente composto por serras e vales intermontanos e solos rasos, litólicos e pedregosos, típicos do embasamento cristalino. A cobertura vegetal é caracterizada pela caatinga hiperxerófila, com espécies como baraúnas, juazeiros e cactáceas. Compreendido na Bacia do Rio Espinharas, a principal calha da região é o Rio Farinha, que perpassa pelos três municípios sendo abastecido por riachos intermitentes, como o Muquém, Caraibeira, Viração, Ferros e Aba. (IBGE, 2025).

Em um corredor bem delineado pela Serra da Viração⁹, se limitam os municípios de Salgadinho, Areia de Baraúnas e Passagem, todos pertencentes ao Estado da Paraíba e emancipados do Município de Patos¹⁰ (Medeiros, 1950, p. 94). Historicamente, a região foi habitada por civilizações pré-históricas, como é possível identificar através dos cinco sítios arqueológicos levantados na pesquisa. Entretanto, pouco se sabe sobre esses povos, pois não eram os mesmos de quando se deu a colonização brasileira, restando apenas os registros rupestres como prova de sua existência (Santos, 2009, p. 18)

⁹ Conjunto de montanhas, pertencentes ao Planalto da Borborema, que cercam os municípios de Salgadinho – PB, Areia de Baraúnas – PB e Passagem – PB.

¹⁰ Patos é um município brasileiro, localizado no Alto Sertão Paraibano, sendo o quarto município mais populoso do Estado da Paraíba e uma referência urbana regional.

Posteriormente, a região foi habitada por indígenas da nação Tarairiú, ou como eles se autodenominavam, Otshicayaynoe (De Macedo, 2004). Esses povos habitavam os sertões dos estados que hoje denominamos como Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, sendo os Panati, a tribo Tarairiú que habitava o Vale das Espinharas. Atualmente, os únicos resquícios dos Tatairiú na região se limitam a descobertas arqueológicas de cemitérios indígenas, pois eles foram extintos através do genocídio da “Guerra dos Bárbaros”¹¹ (Brito, 2017)

Em consequência das várias expedições de colonização do interior da Paraíba, se formou a Estrada Real da Espinharas, uma trilha que ligava o sertão do Piauí, passando pelo alto sertão paraibano, até sua capital, tendo o Vale das Espinharas como trecho de acesso.

[Partindo do que hoje conhecemos como Campina Grande, PB] A primeira tomava o rumo do noroeste, passando pelos logares onde hoje estão as povoações de Pocinhos e São Francisco e territoria adjacente à de Pedra Lavrada, onde descia a Borborema (fralda occidental), dava no rio Seridó [afluente do Rio Piranhas], e acompanhando-lhe as margens penetrava na capitania do Rio Grande do Norte até os sertões do baixo Piranhas e Apody. [...] A estrada de Espinháras tomava a direção do oeste passando por grandes travessias; tocava na pequena ribeira de Santa Rosa, a dez leguas, e nove mais adiante na povoação dos Milagres, no rio Taperoá; e acompanhando mais ou menos as margens deste rio, tocava na lagoa do Batalhão, e descendo a Borborema seis leguas além dava nas aguas do rio Pirnháras ou Espinháras, que acompanhava até o lugar onde é hoje a villa dos Patos. Ahi dividia-se estrada; a esquerda dirigia-se para o Piancó, tendo um desenvolvimento de cêrca do 40 leguas até os confins da respectiva ribeira; à direita seguia em linha recta para povoação das Piranhas, depois villa e cidade de Pombal; continuando para Souza, no rio do Peixe, passaria depois mais ou menos proximo aos lugares hoje ocupados pela villa de São João do Rio do Peixe e cidade Cajazeiras, em seguida penetrava na capitania do Ceará, onde subdividia-se servindo a todo o valle dos Carirys- Novos e sertões do Icó, Inhamúns e Crateús, por onde entrava na capitania do Piauhy (JOFFILY, 1977 [1892]: 225-226).

Sendo um extenso trajeto entre a sesmaria do Sertão das Espinharas¹² e a cidade da Parahyba¹³, cerca de trezentos quilômetros, é normal que povoações se formem ao longo da estrada para reclamar suas terras e atender as demandas

¹¹ Maior guerra do Nordeste do Brasil, motivada pelo projeto de colonização do interior do Nordeste, que se deu entre as tribos da Nação Tarairiú e a Coroa Portuguesa entre o final do século XVII e início do século XVIII, culminando com a extinção em massa da população gentílica (Brito, 2017).

¹² Sesmaria concedida no sertão paraibano pela coroa portuguesa aos membros da família Oliveira Ledo pela vitória na “Guerra dos Bárbaros”.

¹³ Capital da Capitania Real da Parahyba, atual cidade de João Pessoa.

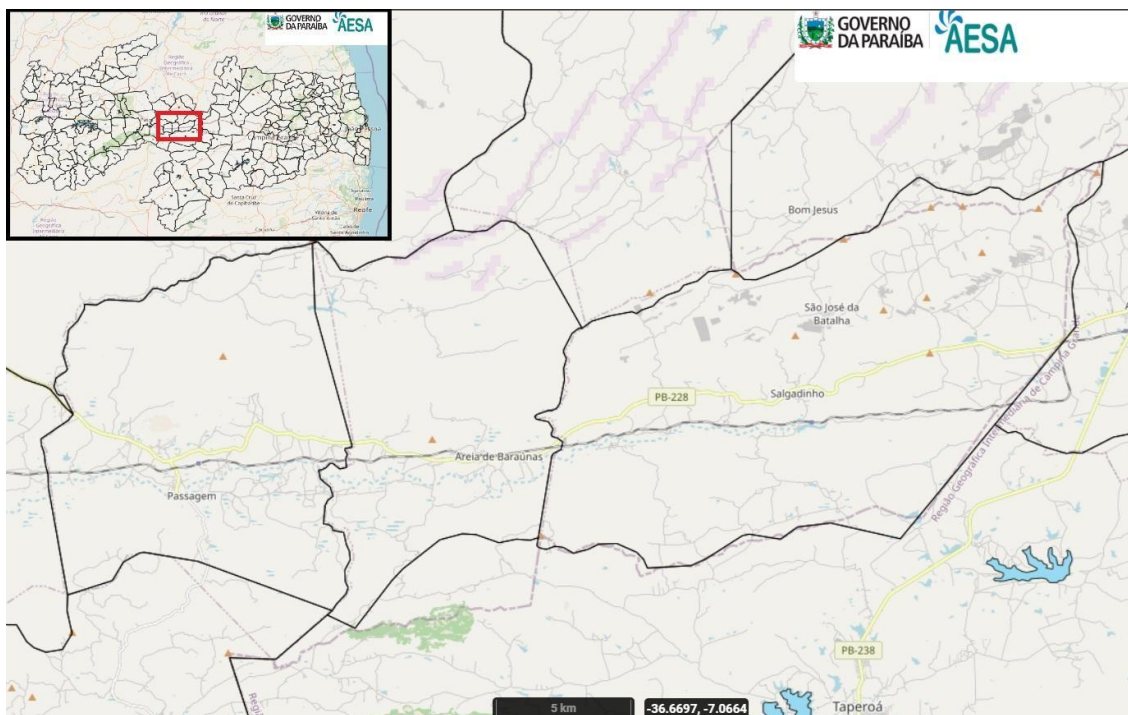
dos transeuntes. Nessa perspectiva, entramos em mais uma fase do desenvolvimento dos sertões paraibanos, o surgimento das povoações, vilas e cidades amparadas nos tropeiros.

Os tropeiros eram homens simples, acompanhados de tropas de burros e mulas, que transportavam mercadorias entre as povoações do interior do Nordeste. Faziam com que as produções rurais chegassem às cidades e levava mercadorias da cidade para a zona rural. Logicamente, utilizavam as rotas mais suaves, dentre elas, destacamos mais uma vez a Estrada Real das Espinharas, no Vale das Espinharas, como principal rota para transpor o Planalto da Borborema para o Sertão. (STUDART FILHO, 1937)

Vindo de Patos, onde entroncava na tradicional estrada de Espinharas, o remoto caminho rural que furava as campinas e os taboleiros da Paraíba, rumo do Piancó; cruzava Misericórdia e Conceição, transpunha os últimos corcovos meridionais das serra do Cachorro-Morto, avançando em procura de Mauriti, Missão-Velha e Crato [...] Estimulo forte do aumento de sua capacidade de transporte foi igualmente a frequencia de boiadas piauienses que por ella marchavam para as feiras de Paraíba e Pernambuco. (STUDART FILHO, 1937. p. 38)

A etimologia das povoações está diretamente atrelada a esse período de colonização. Salgadinho está associado à salinidade das águas oriundas das nascentes da região, enquanto Areia de Baraúnas faz referência à flora local que predominava às margens arenosas do Rio Farinha. Por fim, temos Passagem como o umbral de acesso à Serra da Borborema (figura 3) (Medeiros, 1950).

Figura 3 – Limites territoriais dos municípios do Vale das Espinharas.



Fonte: Editado dos mapas da AESA, 2025.

Observamos a legitimação do Vale das Espinharas ainda no século XX, quando se deu a construção da estrada de ferro da Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA), ligando as capitais de Pernambuco e Paraíba ao Ceará. Era prenuncio de progresso para a região.

A eu vendia muita coisa, aliada, siqui (sequilhos), soda, imbu, cocada, tira gosto, tudo eu fazia pra vender, o trem passava de manhã de nove hora e quatro e meia da tarde, a estação de Baraúna ficava cheia de gente, mas quem vendia mais era eu, eu vendia muita coisa lá, tinha os meus freguês, já tinha aquele povo que comprava a eu, por isso eu vendia tudo que levava, quando sobrava alguma coisinha eu vendia na rua de Baraúna, ou vinha vendendo no camim. Pepeta andava com um balaim de pão pra vender, aí vinha vendendo, e eu entrava na casa de Peninina pra vender, eu lutei muito para criar aqueles filho, assim que começou a passar o trem eu comecei a vender, as mulher de Campina já trazia as sexta pra levar o que comprava, o siqui faz de leite de coco sem água, vinha mulher do cinza (um sítio próximo a Areia de Baraúna) para vender, elas entravam no trem pra vender, os siqui que eu fazia era bom, em Salgadinho não tinha movimento de venda não, eu ensinei as mulher do cinza a fazer siqui, são feito de leite de coco sem água, se botar água não presta não¹⁴ (DIÁRIO DA BORBOREMA, 2012. p. 11).

¹⁴ Depoimento concedido pela Senhora Maria do Carmo ao Diário da Borborema, em 21 de janeiro de 2011.

Entretanto, o desenvolvimento regional se deparou com o Plano de Metas do Governo de Juscelino Kubitschek, que pretendia desenvolver setores brasileiros associados à indústria e logística¹⁵. Nessa perspectiva, os especialistas da época acreditavam que a indústria automobilística seria o futuro para o progresso do Brasil, investindo em montadoras de veículos e na construção de rodovias, enquanto as ferrovias se encontravam desassistidas e entraram em um processo de sucateamento. (Faria, 2002)

Em tese, o Vale das Espinharas não sofreria com os impactos da mudança de modais. Todavia, com a ascensão da elite política da região que se desenvolvia vizinha ao Vale das Espinharas, no atual Município de Santa Luzia, a estrada ganhou um caminho em alternativo para o Sertão, este muito mais sinuoso e íngreme. Por fim, quando se deu o projeto de construção da BR – 230, se optou por construir sobre o acesso de Santa Luzia, tornando o caminho para o Vale das Espinharas uma estrada vicinal. (De Albuquerque Junior, 2021).

¹⁵ A entrada da indústria automobilística foi o fator responsável pelo desmonte da ferrovia no Brasil. O que começou com Juscelino e se acentuou com os militares. O senso comum a respeito do desmantelamento do sistema ferroviário brasileiro é passível de concordâncias e críticas. É claro que o projeto de JK contribuiu para o desmonte da ferrovia e a criação da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos está lá para comprovar tal afirmação (MAIA, 2009. p.04).

4 METODOLOGIA

O presente trabalho inicia com uma por um capítulo introdutório, objetivando trazer à luz a problemática em questão, dessa forma, demos continuidade através de uma revisão teórica que compreendesse os endossos argumentativos a serem trabalhados no corpo do estudo, versando sobre o turismo e o desenvolvimento regional. Para compreensão do objeto, trouxemos um capítulo dedicado a contextualização socioespacial do polígono em destaque, prenunciando as características naturais e culturais. No intuito de garantir a relevância científica, dedicamos o quarto capítulo para discursas sobre os métodos e técnicas empregados na captação de dados e produção da dissertação. O quinto capítulo destaca os resultados e discussões, onde é feito um levantamento das potencialidades turísticas do Vale das Espinharas, bem como a avaliação de sua infraestrutura e os desafios para o desenvolvimento turístico. Por fim, foi exposto as discussões a cerca da problemática e as possíveis soluções, encerrando com as referências utilizadas para a produção desse trabalho.

A metodologia empregada nesta pesquisa é caracterizada por ser exploratória e descritiva, adotando uma abordagem qualitativa e transversal. A pesquisa objetivou aprofundar o entendimento acerca das potencialidades turísticas do Vale das Espinharas, ao mesmo tempo em que descreve e analisa os elementos que impactam o desenvolvimento da atividade turística do polígono. Para tal, foram utilizadas metodologias etnográficas e bibliométricas, integrando a pesquisa de campo, a análise documental e a revisão da literatura especializada.

Como referencial metodológico utilizamos Dantas; Melo (2011) no sentido de realizar uma análise metodológica de hierarquização de atrativos turísticos como instrumento para elaboração de roteiros turísticos, bem como a metodologia de rankeamento do Programa de Regionalização do Turismo (BRASIL, 2004), no sentido de uniformizar os potenciais turísticos em uma formatação lógica.

Para analisar o potencial turístico do Vale das Espinhas, nos valem, inicialmente, de uma revisão bibliométrica que norteasse os conceitos turísticos que pretendíamos estudar, bem como exemplos da exploração turística no Nordeste e no semiárido, com o objetivo de compreender os desafios e

valorizações possíveis. Nesse sentido, utilizamos Dantas; Melo (2011), bem como o Programa de Regionalização do Turismo (BRASIL, 2004), na perspectiva de uniformizar os potenciais turísticos em uma formatação lógica.

Durante a pesquisa de campo, identificamos 26 locais de interesse turístico no Vale das Espinharas. Todavia, não foi possível realizar o levantamento da Pedra da Beata, pois a estrada de acesso se encontra interditada. Para melhor compreensão do levantamento, subdividimos os locais por municípios, através do subcapítulo 5.1, sobre o Município de Salgadinho, 5.2 sobre o Município de Areia de Baraúnas, e 5.3 sobre o Município de Passagem. Em seguida, abordaremos a avaliação da infraestrutura disponível e os desafios para o desenvolvimento turístico.

As informações coletadas em campo foram utilizadas para alimentar o processo de hierarquização dos atrativos. Utilizamos como base a sugestão de Metodologia de Hierarquização dos Atrativos Turísticos proposta pelo Ministério do Turismo e adaptada a partir da proposta da Organização Mundial do Turismo – OMT – e pelo Centro Interamericano de Capacitação Turística – CICATUR, bem como os quadros de Dantas; Melo (2011).

Assim, o primeiro passo consistiu em avaliar o Potencial de Atratividade dos atrativos turísticos investigados, com base nas características apresentadas na Tabela 6, englobando as características de peculiaridade e o interesse que este pode despertar nos turistas, para então estabelecer uma ordem quantitativa que informou o nível de desenvolvimento turístico desse potencial, atribuindo um valor quantitativo às suas características. Num segundo momento, avaliou-se os critérios para definição do processo de hierarquização, apresentados na Tabela 7.

Tabela 2 – Critérios quantitativos para priorização de atrativos no desenvolvimento de atividade turística.

Hierarquia	Características
3 (alto)	É todo o atrativo turístico excepcional e de grande interesse, com significação para o mercado turísticos internacional, capaz de motivar importantes correntes de visitantes, atuais e potenciais.
2 (médio)	Atrativos com aspectos excepcionais em um país, capazes de motivar uma corrente atual ou potencial de visitantes deste país ou estrangeiro, em conjunto com outros atrativos próximo a este.

1 (baixo)	Atrativos com nenhum aspecto expressivo, capazes de interessar visitantes oriundos de lugares do próprio país, que tenham chegado à área por outras motivações turísticas, ou capaz de motivar fluxos turísticos regionais e locais (atuais e potenciais).
0 (nenhum)	Atrativos sem méritos suficientes, mas que formam parte do patrimônio turístico como elementos que podem complementar outros de maior hierarquia. Podem motivar correntes turísticas locais, em particular demanda de recreação popular.

Fonte: Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil, 2005

Tabela 3 – Critérios para a hierarquização dos atrativos turísticos.

Critérios / Valores	0	1	2	3
Potencial de atratividade	Nenhum	Baixo	Médio	Alto
Grau de uso atual	Fluxo turístico insignificante	Pequeno fluxo	Média intensidade de fluxo	Grande fluxo
Representatividade	Nenhuma	Elemento bastante comum	Pequeno grupo de elementos similares	Elemento singular, raro
Apoio local e comunitário	Nenhum	Apoiado por uma pequena parte da comunidade	Apoio razoável	Apoiado por grande parte da comunidade
Estado de conservação da paisagem	Estado de conservação péssimo	Estado de conservação regular	Bom estado de conservação	Ótimo estado de conservação
Infraestrutura	Inexistente	Existe, porém em estado precário	Existente, mas necessitando de intervenções	Existente e em ótimas condições
Acesso	Inexistente	Em estado precário	Necessitando de intervenções	Em ótimas condições

Fonte: Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil, 2005

Assim como Dantas; Melo (2011), utilizamos Roteiros do Brasil (2005) para elaborar uma tabela para o processo de hierarquização dos atrativos turísticos que podem ser observados através da seguinte legenda:

- Grau de uso atual: visando analisar o atual volume de fluxo turístico efetivo e a importância que adquire frente ao município.

- Representatividade: diz respeito à singularidade ou raridade do atrativo, quanto mais semelhante a outros atrativos, menos interessante ou prioritário.
 - Apoio local e comunitário: com o intuito de analisar o grau de interesse da comunidade local para o desenvolvimento e disponibilidade ao público.
 - Estado de conservação da paisagem circundante: verificar, através do estudo de campo o estado de conservação da paisagem que circunda o atrativo
 - Infra-estrutura: através do estudo in loco, verificar se existe infra-estrutura disponível no atrativo e o seu estado.
 - Acesso: verificar as vias de acesso existentes e as condições de uso destas.
- (BRASIL, 2005)

A pesquisa foi conduzida nos três municípios que integram o polígono. A seleção do território ocorreu em função de seu potencial turístico pouco explorado, aliado a características geográficas e culturais que favorecem o desenvolvimento do turismo sustentável. Nesse sentido, foi realizada a visita a 26 locais de interesse turístico, abrangendo sítios arqueológicos, cenários naturais e monumentos culturais. A infraestrutura da área foi examinada levando em conta o acesso viário, os meios de transporte, as opções de hospedagem e a alimentação. Adicionalmente, foram examinadas informações disponibilizadas por instituições dos poderes públicos municipal e federal, com a finalidade de identificar diretrizes e políticas públicas direcionadas ao setor.

Visitamos todos os locais de interesse turístico, efetuando registros por meio de anotações, fotografias e georreferenciamento. A coleta de dados contou com a utilização do aplicativo de rastreamento GPS “Geo Tracker” para a documentação exata da localização dos pontos mapeados.

4.1. Revisão bibliográfica

As buscas referentes à revisão da literatura foram realizadas nas bases SciELO e Scopus. Para garantir um levantamento preciso e representativo, foram

utilizadas combinações de palavras-chave e operadores booleanos (AND, OR), conforme o quadro abaixo:

Tabela 4- Elaboração de combinações para pesquisa

Palavras-chave Principais	Combinações Utilizadas
"Turismo em áreas semiáridas"	Turismo AND Semiárido
"Turismo sustentável"	Turismo AND Sustentável
"Economia criativa"	Economia Criativa AND Desenvolvimento Regional
"Turismo de base comunitária"	Turismo Comunitário AND Sustentabilidade
"Turismo cultural"	Turismo Cultural AND Patrimônio

Fonte: Elaborada pelo autor, 2025

Após a busca inicial, um grande volume de artigos foi encontrado (45 em SciELO e 78 em Scopus). Para refinar os resultados, aplicamos filtros específicos, conforme o quadro abaixo:

Tabela 5 - Refinamento da pesquisa

Critério de Filtragem	Filtro Aplicado
Período de Publicação	2008 a 2024
Idioma	Português e Espanhol
Tipo de Documento	Artigos científicos e revisões
Área Temática	Ciências Sociais Aplicadas, Economia, Geografia e Estudos Regionais

Fonte: Elaborada pelo autor, 2025

Com os filtros aplicados, reduzimos a lista para 30 artigos em SciELO e 42 artigos em Scopus. A próxima etapa envolveu a leitura dos títulos e resumos para avaliar a relevância e adequação dos estudos à pesquisa. Após essa análise inicial, foram eliminados os artigos que não focavam no turismo sustentável ou no turismo em áreas semiáridas (n = 20); estudos voltados para turismo urbano ou ecoturismo em biomas não semiáridos (n = 15) e trabalhos duplicados entre SciELO e Scopus (n = 6). Com isso, reduzimos a amostra para 12 artigos em SciELO e 15 artigos em Scopus.

Os artigos selecionados passaram então por uma leitura completa, levando em conta a relação com o tema central, versando sobre turismo e desenvolvimento regional, teorias do desenvolvimento regional, desenvolvimento sustentável e turismo como vetor para o desenvolvimento regional; a metodologia aplicada, ou seja, estudos que utilizassem análises empíricas, estudos de caso ou revisão bibliográfica consistente foram priorizados; além do impacto e citação, artigos com múltiplas citações ou publicados em revistas de alto impacto tiveram preferência na seleção.

Tabela 6 - Distribuição do processo de seleção

Etapas	SciELO	Scopus	Total
Artigos encontrados inicialmente	45	78	123
Após aplicação dos filtros (período, idioma, área temática, tipo de documento)	30	42	72
Após leitura de títulos e resumos	12	15	27
Após leitura completa e análise de qualidade	8	10	18

Fonte: Elaborada pelo autor, 2025.

Essa etapa resultou nos artigos finais listados na Tabela 4, que fundamentam a revisão bibliográfica da pesquisa. Para além dos artigos citados, posteriormente realizamos uma pesquisa específica que contrastasse com a visão de Hanai, para a formação de uma dialética entre os autores. Dessa pesquisa surgiu o artigo Efeitos do turismo no desenvolvimento regional, de Luiz Ablas, publicado na Revista Turismo em Análise, no ano de 1991.

Tabela 7 - Achados da Revisão Bibliográfica

Título	Autores	Ano	
"Lajedo Marinho: turismo sustentável na caatinga"	ARAUJO, Edriano Serafim de	2024	
" O turismo rural no semiárido do Nordeste brasileiro "	CORIOLOANO, Luzia	2011	
" O conceito do desenvolvimento sustentável"	ESTENDER, Antonio Carlos	2008	

" Desenvolvimento sustentável e sustentabilidade do turismo: conceitos, reflexões e perspectivas "	HANAI, Frederico Yuri	2012	
"Tipos de turismo: nueva clasificación"	LEDHESMA, Miguel	2018	
"Desenvolvimento regional: principais teorias"	MADUREIRA, Eduardo Miguel Prata	2015	

Fonte: Elaborada pelo autor, 2025.

Para a introdução e descrição da natureza e processo histórico de ocupação, optamos por fontes clássicas, como: (BRITO, 2017), (BRITO; BRITO, 2019), (BRITO, 2020), (DE ALBUQUERQUE JÚNIOR 2021), (DE MACEDO, 2004), (FARIA, 2002), (JOFFILY, 1977), (MAIA, 2009), (MEDEIROS, 1950) e (STURDAT FILHO, 1937), além de sites de instituições reconhecidas como: UNESCO, EMBRAPA, IBGE, ONU, EMBRATUR, INSA, PROJETO COOPERAR PB e o Blog História Ferroviária Paraibana, além de uma publicação do extinto Diário da Borborema. Ainda utilizamos o conceito de ciclo evolutivo do turismo, de Butler (1980) e a análise de políticas públicas de Secchi (2021).

4.2 Trabalhos de campo

O Vale das Espinhas dista, em média, 120km do Campus I da Universidade Estadual da Paraíba, o que demanda um intenso planejamento para cada expedição, tendo em vista as despesas de deslocamento e o melhor aproveitamento das horas de campo. Para vencer a distância, utilizamos de um automóvel Corsa Sedan MAXX, modelo 2005, com combustão a álcool e gasolina, motor 1.8cc – GM.

Todas as expedições partiram do Bairro do Quarenta, no Município de Campina Grande e seguiram pela BR-230, tendo uma parada para alimentação no Ponto de Apoio Rodoviário 2 Irmãos, no Município de Soledade, se mantendo na BR-230 até o Estaca Zero, no Município de Juazeirinho, onde a rota é alterada para a PB-228, até alcançar o destino em um dos três municípios do polígono. Para retornar, era utilizado a mesma rota invertida.

A primeira expedição, de reconhecimento, partiu no dia 15 de março de 2024, de Campina Grande em direção a Salgadinho. A equipe de campo estava formada

pelo mestrando Erik Brito, motorista e pesquisador, e pela psicóloga Shirley Brito, fotógrafa da expedição. A equipe se dirigiu ao Bar e Restaurante de Silas, no centro da cidade para o almoço. Lá obtivemos as informações sobre modus operandis do Município e o próprio Silas contactou a equipe da prefeitura para recepcionar os turistas¹⁶. Inicialmente fomos recebidos pela técnica social Luciana e, posteriormente, pelo guia turístico local, Joselito, a quem todos chama de Nito. A reunião começou por volta das 14h e se estendeu até às 17h, tendo como objetivo a apresentação do projeto de pesquisa, o levantamento dos nomes dos potenciais locais de interesse turístico e troca de contatos com Nito para agendamento da próxima expedição. Pelo avançar da hora e sem perspectiva de hotelaria, a equipe optou por finalizar a expedição e retornar a Campina Grande com as informações iniciais.

A segunda expedição partiu no dia 12 de abril de 2024, de Campina Grande em direção a Areia de Baraúnas. A equipe de campo estava formada pelo mestrando Erik Brito, motorista e pesquisador. A equipe se destinou à Sede da Prefeitura Municipal onde teve contato com Arifábio, guia local. Após a apresentação do projeto de pesquisa, a equipe foi convidada a almoçar no Restaurante Comunitário da Prefeitura. Após o almoço, Arifábio discursou sobre os potenciais turísticos locais e fez algumas sugestões ao projeto. A reunião se encerrou às 16h. Não havendo mais tempo hábil para expedições de campo ou para visitar o próximo município, a equipe decidiu retornar à Campina Grande para processar os dados levantados.

A terceira expedição partiu no dia 24 de maio de 2024, de Campina Grande em direção a Passagem. A equipe de campo estava formada pelo mestrando Erik Brito, motorista e pesquisador. A equipe se destinou à casa da Prefeita Rosângela Ferreira, no Sítio Aba, onde foi recebida por comitiva da prefeitura. O mestrando já possui laços de amizade com os integrantes da gestão por ter realizado pesquisas anteriores, o que permitiu um melhor aproveitamento de tempo na expedição. Após conversa informal e o almoço, a equipe se deslocou para o Sítio Arqueológico Caudaloso, na Serra do Aba. Foram feitos registros iconográficos e anotações sobre o local de interesse turístico. Após o retorno à casa da Prefeita para reabastecimento do cantil, a equipe retorna ao carro para visita ao Distrito Sede,

¹⁶ É importante ressaltar que os Municípios de Salgadinho e Areia de Baraúnas quase não possuem área de cobertura da Empresa Claro.

onde foi registrado a Igreja de Nossa Senhora da Conceição e o Museu Adão Calixto como lugares de interesse turístico. Às 18h a equipe se organizou para retornar à Campina Grande. Existe um mirante com grande potencial turístico na Serra do Firmiano, conhecido como Pedra da Beata. Todavia, não foi possível verificar pois está sendo construída uma estrada na região do Covão que impede o acesso de veículos ao mirante.

A quarta expedição partiu no dia 28 de fevereiro de 2025, de Campina Grande em direção a Salgadinho. A equipe de campo estava formada pelo mestrando Erik Brito, a assistente social Mohana Gomes e Elis Regina, filha do casal. A equipe se destinou ao prédio da Prefeitura Municipal, onde estava havendo uma reunião sobre o planejamento turístico de Salgadinho. Erik Brito participou como ouvinte, onde mais uma vez fez a apresentação do projeto de pesquisa, enquanto Mohana e Elis foram para a casa de Luciana, ex-colega de trabalho. Após a reunião, a equipe foi almoçar na casa do Prefeito Ériwan, no Distrito de Serraria. Durante o almoço, iniciou uma reunião informal sobre a pesquisa e sugestões de metodologia. Após a reunião, a equipe se deslocou para o Distrito Sede, onde foi visitado a Igreja de Nossa Senhora do Carmo e o Mirante de Nossa Senhora do Carmo. Com as altas temperaturas experimentadas nesse verão, Elis não se sentiu bem, o que motivou o cancelamento da estadia e o retorno imediato à Campina Grande.

A quinta expedição partiu no 14 de março de 2025, de Campina Grande em direção a Salgadinho. A equipe de campo estava formada pelo mestrando Erik Brito. A equipe se destinou ao Centro da Cidade de Salgadinho, onde Nito se somou a equipe. Prontamente a equipe se deslocou para o Distrito do Bonfim do Job, comunidade rural que abriga um antigo moedor de cana. Antes de chegar ao objetivo, a equipe precisou participar de uma conversa informal na casa do proprietário das terras do engenho, para explicar o projeto de pesquisa. A conversa se estendeu prolixamente por assuntos diversos até a liberação da equipe para a visita. Apesar de se tratar de equipamento do início do século XX (figura 4), não consideramos local de interesse turístico pela inviabilidade de infraestrutura e pouco potencial atrativo e, por esse motivo, não consta na relação do capítulo 5. Em seguida, a equipe se deslocou para o centro da Cidade para almoçar no restaurante de Silas, por volta das 14h. Após o almoço, a equipe se destinou ao viaduto ferroviário, onde foi feito levantamento e registros fotográficos. Esta última atividade encerrou por volta das 17h. Não havendo mais tempo hábil para novas incursões, a

equipe rumou para a Casa de Tiana, pousada doméstica no Município de Salgadinho. Em Tiana a equipe se dividiu, Erik ficou para avaliar as características da acomodação e Nito voltou para casa. Na avaliação de infraestrutura dissertaremos sobre as características da pousada.

Figura 4 – Moinho do Bonfim do Job.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

A sexta expedição inicia às 7h, do dia 15 de março de 2025, com chegada de Nito na pousada, e seguiu rumo à Grota do Morcego. A equipe foi de carro até a onde a estrada permitia e seguiram o resto do trajeto a pé. Apesar de não ser um percurso longo, a verticalidade da trilha requer um certo nível de preparação física. Felizmente, fomos agraciados com tempo nublado, o que facilitou consideravelmente o trajeto. Após uma pausa para descanso, realizamos o levantamento e registro fotográfico do sítio arqueológico que será discutido posteriormente. A caminhada rumo ao veículo foi consideravelmente mais fácil. Prontamente, a equipe se deslocou para o Restaurante de Silas com o objetivo de abastecer os cantis e almoçar por volta das 14h. Durante o almoço, ficou decidido que o final da expedição seria uma atividade urbana, no Centro da Cidade, onde foi identificado o Beco de Zé Vigia como local de interesse turístico. Foi realizado o levantamento e registro fotográfico que será discutido mais adiante e a equipe se desfez com a carona de Nito para casa e de Erik de volta à Campina Grande.

A sétima expedição partiu no dia 11 de abril de 2025, de Campina Grande em direção a Salgadinho. A equipe de campo estava formada pelo mestrando Erik Brito

e, posteriormente, Nito ao chegar em Salgadinho. Prontamente, a equipe se deslocou para a Pedra da Igrejinha, de carro até uma porteira na PB-228. Logo, a equipe seguiu a pé rumo às ruínas de uma antiga povoação¹⁷. Entretanto, hoje só é possível identificar os alicerces da antiga igreja e de duas prováveis casas. Seu potencial turístico se resume a uma possível escavação arqueológica, não entrando, dessa forma, para a relação de locais de interesse. Todavia, próximo ao local citado, existe um sítio arqueológico de gravuras e pinturas rupestres, conhecido popularmente como a Pedra da Igrejinha. Foram realizados o levantamento e registro fotográfico e a equipe retornou ao veículo por volta das 13h, seguindo para o almoço no restaurante de Silas. Após o almoço, a equipe se deslocou para os túneis fluviais da ferrovia e para as ruínas da Estação do Abismo, onde foi realizado o levantamento e registros fotográficos. Finalizados os trabalhos por volta das 17h, Nito foi deixado em casa, enquanto Erik seguiu para a Casa de Tiana.

A oitava expedição se inicia às 7h do dia 12 de abril de 2025, quando a equipe busca Nito no Centro de Salgadinho e seguem rumo a Heitorita, mina de Turmalina Paraíba localizada no Distrito de São José da Batalha. Antes de chegar à mina, a equipe passa na casa do Secretário de Cultura do Município para que ele solicitasse a liberação do acesso. Concedida, a equipe sobe a serra e é recebida pelos dois mineiros que ainda se encontram em atividade e, prontamente, são levados aos labirintos espeleológicos artificiais. Os mineiros comentam sobre o processo de escavação e curiosidades da história da mina. Após o levantamento e registros fotográficos, a equipe sai da mina em direção ao veículo e ruma para a Casa de Tiana, onde estava sendo aguardada para o almoço. Encerrando a primeira fase, a equipe segue para o Cruzeiro de Nossa Senhora Aparecida. No caminho, passam por um parque eólico. Finalizado o registro do Cruzeiro, ainda havia tempo para visitar a Fazenda Laginha. Antes de chegar à Casa Grande, visitaram o líder local do assentamento, onde foi apresentado o projeto de pesquisa antes da liberação do acesso para o local de interesse. Após os registros, Nito foi deixado em casa e Erik retorna à Campina Grande.

¹⁷ De acordo com Nito, são as ruínas de uma antiga povoação que foi atacada por cangaceiros e as freiras da igreja foram enterradas no local. Todavia, não encontramos nenhum respaldo bibliográfico que confirme o relato.

A nona expedição partiu no dia 18 de junho de 2025, de Campina Grande em direção a Salgadinho. A equipe estava formada pelo mestrando Erik Brito e, posteriormente, Nito ao chegar em Salgadinho. O primeiro destino da expedição foi a Pedra da Moça, onde a equipe seguiu de carro até uma casa localizada às margens da PB-228 e, de lá seguiu o trajeto a pé. O sítio arqueológico possui um alto potencial turístico, tanta pela riqueza gráfica, quanto pela facilidade de acesso. Tanto que após o levantamento ainda foi possível participar de uma reunião com o SEBRAE na Prefeitura. A reunião iniciou às 10h e objetivava discutir as possibilidades turísticas entre as duas instituições. Mais uma vez foi necessário apresentar o projeto de pesquisa e, ao final da reunião, todos se destinaram a um restaurante social do Município, improvisado em uma antiga escola. Após o almoço, uma equipe formada por Erik, Nito, o secretário de Cultura Rafael e Thiago, turismólogo do SEBRAE, seguiram para o Grotão do Umbuzeiro, sítio arqueológico próximo ao limite com Taperoá. Finalizados os estudos, voltando para o Centro de Salgadinho, a equipe se deparou com a Capela de Nossa Senhora das Dores (figura 5), que figura como Taperoá, apesar de teoricamente pertencer à Salgadinho. Após deixar Nito e Rafael em casa, Erik dá carona a Thiago até Campina Grande.

Figura 5 – Capela de Nossa Senhora das Dores.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

A décima expedição partiu no dia 28 de julho de 2025, de Campina Grande em direção a Passagem. A equipe estava formada pelo mestrando Erik Brito e seguiu para a casa da Prefeita Rosângela. A equipe foi recebida por uma comitiva

da prefeitura, onde foi apresentado o projeto de pesquisa. Após as discussões, a equipe seguiu rumo ao Sítio Arqueológico Caudaloso, após o levantamento e registros fotográficos, a equipe retorna para a casa da prefeita para almoçar e discutir as próximas visitas.

Figura 6 – Serra do Firmiano.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

Durante o almoço fomos avisados que não poderíamos visitar a Pedra da Beata, pois a Estrada do Covão ainda estava sendo construída e o caminho estava interditado pela possibilidade de deslizamentos. A Pedra da Beata é o único mirante do Município de Passagem e se encontra no cume da Serra do Firmiano (figura 6). Proporciona uma vista panorâmica, podendo observar no extremo leste o Município de Salgadinho e no extremo sul a Bacia do Espinharas e o Município de Patos. Como ainda era meio-dia, foi possível recalcular a rota. Resolvemos adiantar o levantamento do Olho d'água de Bananeiras, distrito de Areia de Baraúnas, e finalizar o dia com o levantamento das opções urbanas do Município de Passagem. Antes de retornar ao Distrito Sede, registramos a ponte do arco, pertencente à Antiga Estrada Real das Espinharas, e a Igreja de São José, no Distrito de Café do Vento, em Passagem. Seguimos para a estátua do Cristo Redentor, na entrada para o Município de Passagem e aproveitamos para registrar fotograficamente a Serra do Firmiano, já que não seria possível acessar para levantar a Pedra da Beata. Em seguida, fomos para a Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição e o Museu Municipal Adão Calixto, que se encontra logo em frente, no Distrito Sede. Gentilmente, a prefeita de Passagem ofereceu pousada

em sua própria residência. Aceitamos, pois, adiantaria muito os trabalhos do dia seguinte.

A décima primeira expedição se inicia às 7h do dia 29 de julho de 2025, quando Arifábio, guia do Município de Areia de Baraúnas, chega para tomar café na casa de Rosângela. Após a refeição, a equipe se deslocou para o Sítio Arqueológico da Pedra Rajada, no Município de Areia de Baraúnas, levantado o local turístico, a equipe segue para a casa de Arifábio, que gentilmente ofereceu o almoço. Revisamos o planejamento e percebemos que seria possível encerrar as visitas ainda naquele dia. Dessa forma, seguimos para o Mirante das Torres no Distrito Sede de Areia de Baraúnas, onde foram feitos os registros, e seguimos para o Alto do Cruzeiro, nas imediações do Mirante das Torres. Retornamos para o perímetro urbano e levantamos a Igreja Matriz de São José e as ruínas da Estação Ferroviária de Areia de Baraúnas. Encerrados os trabalhos, deixamos Arifábio em casa e retornamos à Campina Grande.

5 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Com base nas tabelas 2 e 3, sugeridas por Dantas; Melo (2011) e Brasil (2005), elaboramos a tabela com a análise dos componentes necessários à hierarquização dos atrativos turísticos do Vale das Espinharas, como pode ser observado na Tabela 8:

Tabela 8 – Análise dos componentes necessários à hierarquização dos atrativos turísticos do Vale das Espinharas

Atrativos	Potencial de atratividade	Grau de uso atual	Representatividade	Apoio local e comunitário	Estado de Conservação	Infraestrutura	Acesso	Total
Viaduto da Serra da Viração	1	1	3	1	1	1	2	10
Túneis Fluviais	1	0	2	1	3	2	2	11
Estação do Abismo	1	0	2	0	0	0	2	5
Beco do Zé Vigia	1	2	3	3	2	1	3	15
Largo da Igreja de N. Sra. Do Carmo	1	3	1	3	3	2	3	16
Mirante de N. Sra. Do Carmo	1	2	2	1	2	1	2	11
Cruzeiro do Bonfim de N. Sra. Aparecida	2	1	2	1	2	1	2	11
Fazenda Laginha	1	0	3	0	1	1	1	7
Heitorita	3	1	3	1	2	1	1	12
Sítio Grotá do Morcego	1	0	2	0	2	0	0	5
Pedra da Igrejinha	1	0	2	0	2	0	0	5

Pedra da Moça	1	0	2	0	2	0	0	5
Grotão do Umbuzeiro	1	0	2	0	2	0	0	5
Estação de Areia de Baraúnas	1	0	2	0	0	0	2	5
Igreja de São José	1	3	1	3	3	2	3	16
Alto do Cruzeiro	1	1	1	1	0	1	1	6
Serra das Torres	2	0	2	0	1	0	1	6
Olho d'água de Bananeiras	1	2	3	3	1	1	3	14
Pedra Rajada	1	0	2	0	2	0	0	5
Museu Adão Calixto	1	1	1	1	1	2	2	9
Igreja de Nossa Senhora da Conceição	1	3	1	3	3	2	3	16
Igreja de São José	1	3	1	3	3	2	3	16
Cristo de Passagem	1	0	1	0	3	1	3	9
Ponte do Arco da Estrada das Espinharas	0	0	2	0	2	0	2	6
Caudeloso	1	0	2	0	2	0	0	5

Fonte: Elaborado pelo autor, 2025.

Com base na Tabela 8, podemos afirmar que os locais de interesse turístico do Vale das Espinharas correspondem ao seguinte ranking de potencial turístico, conforme a Tabela 9:

Tabela 9 – Ranking dos potenciais turísticos do Vale das Espinharas

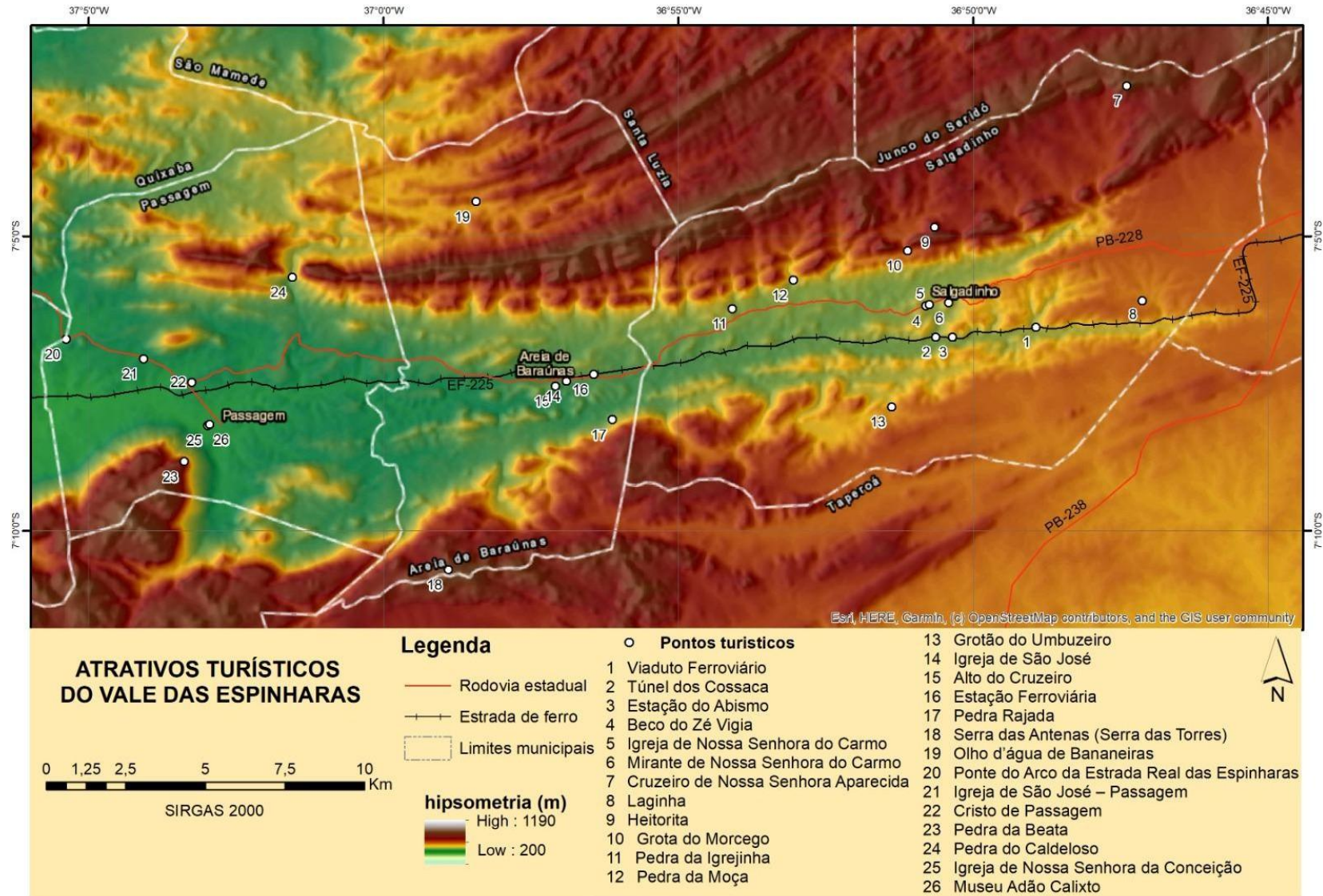
Atrativos	Total	Ranking
Largo da Igreja de N. Sra. Do Carmo	16	1
Igreja de São José de Areia de Baraúnas	16	1
Igreja de Nossa Senhora da Conceição	16	1
Igreja de São José de Passagem	16	1
Beco do Zé Vigia	15	2
Olho d'água de Bananeiras	14	3
Heitorita	12	4
Túneis Fluviais	11	5
Cruzeiro do Bonfim de N. Sra. Aparecida	11	5
Mirante de N. Sra. Do Carmo	11	5
Viaduto da Serra da Viração	10	6
Museu Adão Calixto	9	7
Cristo de Passagem	9	7
Fazenda Laginha	7	8
Serra das Torres	6	9

Alto do Cruzeiro	6	9
Ponte do Arco da Estrada das Espinharas	6	9
Estação do Abismo	5	10
Sítio Grota do Morcego	5	10
Pedra da Igrejinha	5	10
Pedra da Moça	5	10
Grotão do Umbuzeiro	5	10
Estação de Areia de Baraúnas	5	10
Pedra Rajada	5	10
Caudeloso	5	10

Fonte: Elaborado pelo autor, 2025.

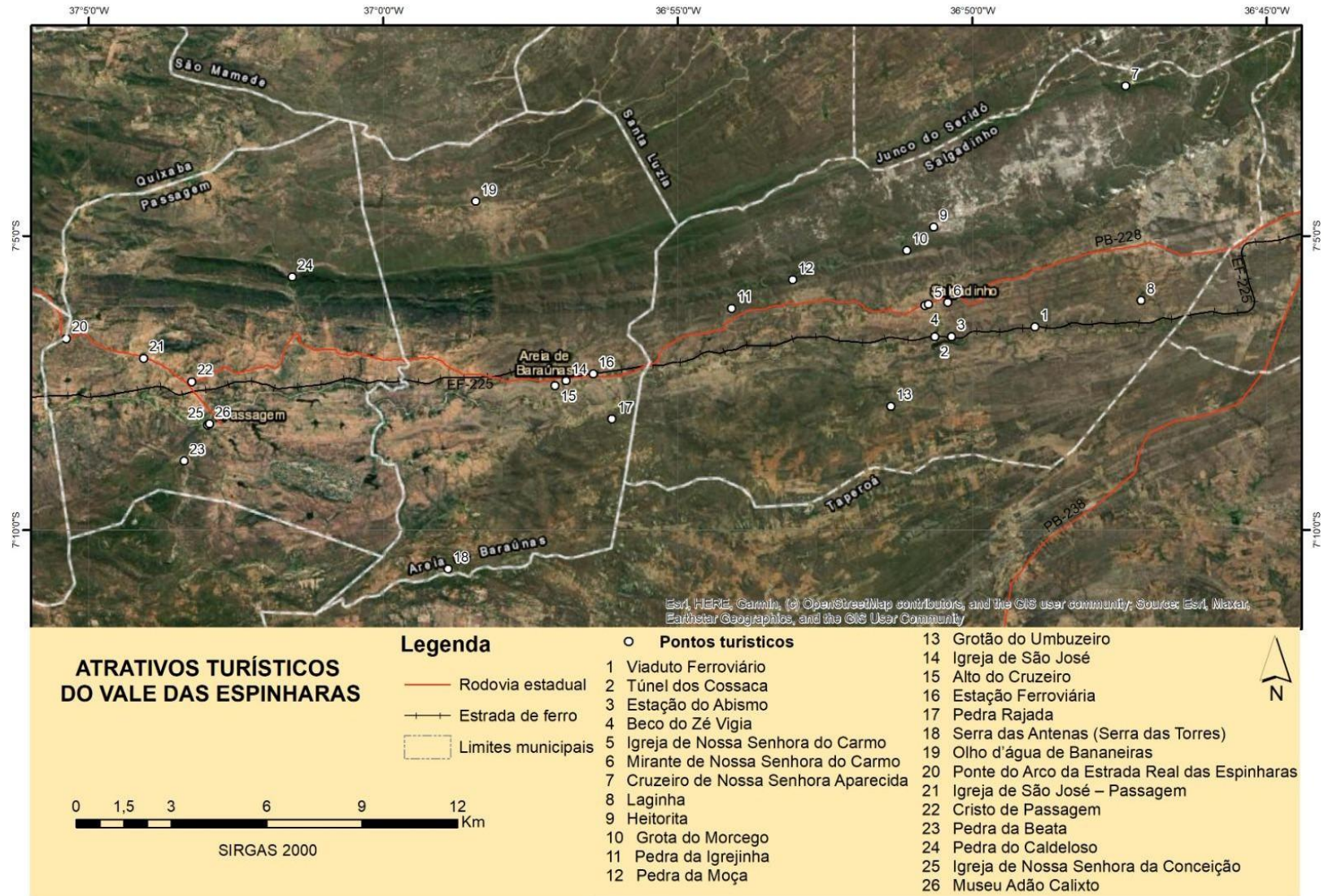
Sendo o relevo um dos aspectos mais influentes nas características dos locais de interesse turísticos citados, elaboramos um mapa hipsométrico capaz de orientar quanto aos limites políticos municipais, percurso da PB-228 e da malha ferroviária no relevo, bem como o posicionamento dos atrativos em relação à topografia (figura 7). Da mesma forma, elaboramos um mapa com a perspectiva de satélite, ressaltando as pequenas manchas urbanas, perante a riqueza natural e a constituição do vale entre a Serra da Viração, que compõe o trecho ocidental do Planalto da Borborema (figura 8).

Figura 7 – Atrativos Turísticos do Vale das Espinharas sobre o relevo



Fonte: Produzido pelo autor, 2025.

Figura 8 – Atrativos Turísticos do Vale das Espinharas na imagem de satélite



Fonte: Produzido pelo autor, 2025.

5.1 Levantamento do potencial turístico de Salgadinho

Dentre os três municípios que compõem o Vale das Espinharas, o Município de Salgadinho é o que possui melhor infraestrutura e a maior incidência de locais de interesse turístico. Também foi possível perceber uma maior dedicação das últimas gestões públicas com o setor, buscando apoio do SEBRAE e investindo em alguns dos espaços citados. Ainda existe um longo caminho para a estabilização da região como referência turística, mas foi possível constatar o interesse e fomento no desenvolvimento regional através da modalidade.

Apesar de ainda contar com pouca infraestrutura para o turismo, Salgadinho apresentou um grande leque de possibilidades. Nesse sentido, iniciaremos pelos locais de interesse que classificamos como “espaços ferroviários”, destinado ao turismo de aventura e cultural, em seguida, abordaremos o “turismo urbano”, no centro do Distrito Sede, voltado para o turismo cultural e religioso, em seguida, destacaremos o “turismo de paisagem”, ressaltando os mirantes, dedicados ao turismo cultural, rural e religioso, em seguida, trataremos do turismo de base comunitária, com as possibilidades da Fazenda Laginha, por fim daremos ênfase ao turismo científico e de aventura, através da mina de Turmalina Paraíba e dos sítios arqueológicos.

5.1.1 VIADUTO DA SERRA DA VIRAÇÃO

Mesmo em se tratando do declive menos acentuado entre o Planalto da Borborema e o Sertão das Espinharas, a região onde se encontra o atual Município de Salgadinho se apresentou como um desafio para os engenheiros que projetaram a malha ferroviária entre Patos e Campina Grande. Na grande maioria dos casos, a Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) optou por construir túneis fluviais, onde diversas regiões foram aterradas deixando a passagem para os córregos da região passarem por baixo, como pudemos verificar presencialmente. Entretanto, ao chegar na região do Bomfim, o abismo era tão longo que foi

planejado o maior viaduto ferroviário do Nordeste para superar o obstáculo¹⁸(figura 9). Os trabalhadores da obra ficaram conhecidos localmente como cassaco, em referência a nomenclatura regional dos gambás-de-orelha-branca, que possuem hábitos de cavar.

Figura 9 – Viaduto da Serra da Viração.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

Os serviços ferroviários estão desativados no interior da Paraíba e boa parte da malha de ferro foi retirada ou furtada. Entretanto, o viaduto é o principal ponto turístico do Município de Salgadinho atualmente, utilizado para a prática de rapel. Os grupos que desejam usufruir da prática devem trazer seus equipamentos e solicitar autorização à Prefeitura Municipal, segundo o Guia Nito.

Figura 10 – Acampamento para os praticantes de rapel.

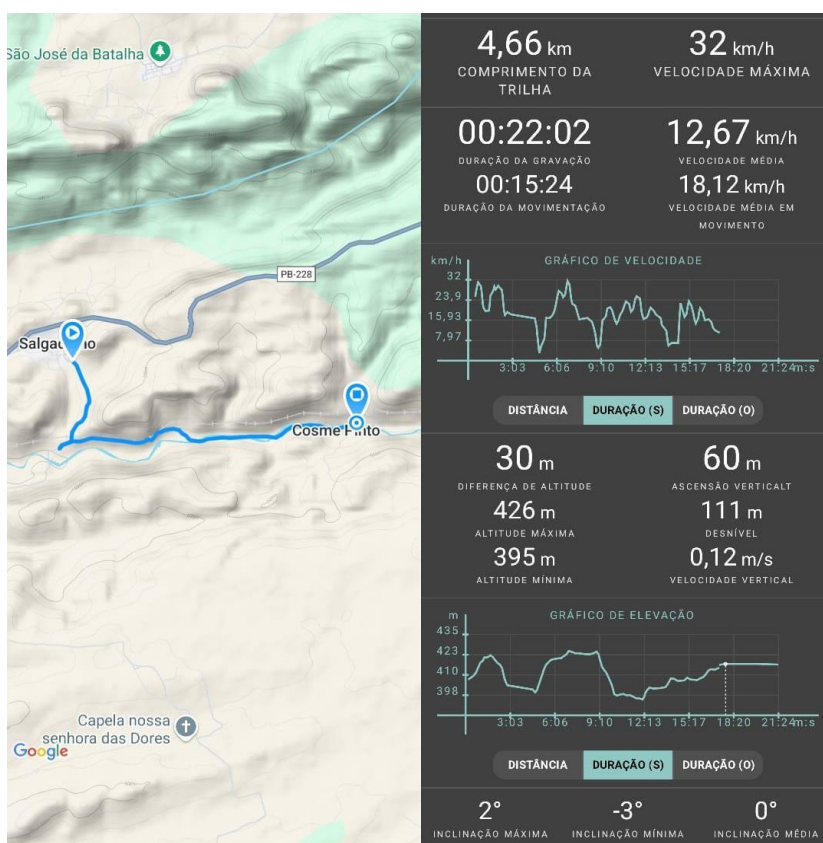


Fonte: Acervo do autor, 2025.

¹⁸ O viaduto foi inaugurado em 1957 e mede 190 metros de comprimento por 44 metros de altura.

O trajeto entre o Centro da Cidade de Salgadinho até o acampamento para os praticantes de rapel (figura 10) é de 4,66km (figura11), mas pode ser feito em carros tracionados no inverno e carros comuns durante o restante do ano. A caminhada entre o acampamento e a ponte é de 286m, com uma elevação de 15m, e consiste em uma trilha de fácil acesso que dura em torno de 5min.

Figura 11 – Trajeto do Distrito Sede até o acampamento.



Fonte: Produzido pelo autor, 2025.

5.1.2 TÚNEIS FLUVIAIS

Os túneis fluviais, ou túneis dos cossacos (figura 12), como são conhecidos localmente, são resquícios do período ferroviário da região e passam um sentimento de viagem no tempo, com seus paredões de pedra e interior sombrio. Segundo o guia da expedição, Joselito, a Prefeitura de Salgadinho chegou a realizar algumas atividades, motivadas pelo SEBRAE, mas, recentemente, encontram-se desassistidos pela ausência de um Plano de Turismo local.

Figura 12 – Túnel dos Cossacas.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

A utilização de túneis como espaço de interesse turístico (figura 13) não seria exclusividade de Salgadinho, tendo em vista que o Município de Bananeiras, no brejo paraibano, já utiliza desses mesmos espaços para o turismo, como é o caso do Túnel da Serra da Viração (SILVA, 2022), que possui características muito parecidas com os do sertão. O espaço pode ser utilizado para diversas atividades artísticas, históricas e de lazer (figura 14).

Figura 13 – Túnel da Barragem Velha.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

Os túneis são de fácil acesso, podendo seguir por estradas vicinais em veículos até a entrada de cada um. A distância do Distrito Sede para a visita aos túneis é de aproximadamente 1,5km, e leva apenas 4min de carro. Existe uma ideia da Prefeitura Municipal de se criar uma trilha para os espaços ferroviários. Mas ainda não está em atividade, segundo o Guia Joselito.

Figura 14 – Placa do Túnel da Barragem Velha.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

5.1.3 ESTAÇÃO DO ABISMO

Dentro do polígono trabalhado se encontravam três estações ferroviárias. A Estação de Espinharas, no atual município de Passagem, a Estação de Areia de Baraúnas, no município homônimo, e a Estação do Abismo, em Salgadinho. Infelizmente, apenas a Estação de Areia de Baraúnas se encontra em pé, mesmo que em ruínas, as demais foram demolidas, restando apenas as fundações (figura 15) (PEREIRA, 2007).

Figura 15 – Escombros da Estação do Abismo.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

Mesmo não existindo mais a estrutura da estação, ainda é possível identificar a grande caixa d'água que abastecia a localidade (figura 16). Isso, pois, a água local era de péssima qualidade, o que resultou no abastecimento hídrico por trens, como relata Pereira (2025). Para além do valor histórico, a Estação do Abismo literalmente se encontra no alto de um alcantil (figura 17), proporcionando uma bela vista para os visitantes. A restauração da caixa d'água e a construção de um espaço de lazer pode contribuir para a valorização do espaço.

Figura 16 – Caixa d'água da Estação do Abismo.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

O trajeto do Distrito Sede até a Estação do Abismo é de 1,6km, realizado em 6min, e pode se chegar até o marco em qualquer automóvel, pois a estrada de ferro foi retirada para se passar uma estrada vicinal rodoviária, tendo em vista ser a única passagem da escarpa, como pudemos comprovar in loco.

Figura 17 – Vista do possível Mirante da Estação do Abismo.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

5.1.4 BECO DO ZÉ VIGIA

A antiga Travessa José Maciel de Souza passou a se chamar oficialmente Beco de Zé Vigia em 2025 (figura 18), em homenagem a um político ilustre do Município. Nesse ato, a Prefeitura Municipal de Salgadinho promoveu uma decoração social, onde a comunidade local providenciou a pintura da escadaria e das placas, enquanto a Prefeitura compareceu com material e equipamentos (jarros e bancos) (figura 19). O objetivo do projeto foi proporcionar mais um espaço turístico no Município. O local se encontra no Distrito Sede e serve de espaço de lazer para a comunidade e visitantes, de acordo com o Gua Joselito. Sua localização é ao lado da Câmara Municipal de Salgadinho, na Rua José Maciel de Souza.

Figura 18 – Umbral do Beco de Zé Vigia.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

Figura 19 – Umbral do Beco de Zé Vigia.



Fonte: Acervo do autor, 2025

5.1.5 LARGO DA IGREJA DE NOSSA SENHORA DO CARMO

Um dos principais espaços turísticos das cidades do Brasil é sua Igreja Matriz (SILVA, 2022). No caso de Salgadinho, dedicada à sua Padroeira Nossa Senhora do Carmo (figura 20). Com uma exótica arquitetura eclética e tons vibrantes, é o marco zero da Cidade e se encontra ao lado do Largo da Matriz, onde são realizados os principais eventos culturais do Município, de acordo com o Guia Joselito.

Figura 20 – Igreja de Nossa Senhora do Carmo.



Fonte: Acervo do autor, 2025

Mesmo com a globalização das redes sociais, ainda é comum que as pessoas de comunidades de baixa densidade populacional se desloquem para praças e largos públicos a fim de socializarem, principalmente nas últimas horas da tarde (SILVA, 2022). No Distrito Sede do Município de Salgadinho, esse espaço é o Largo da Matriz (figura 21), próximo ao comércio local e central para todos que habitam a região, na Rua José Maciel de Souza.

Figura 21 – Largo da Matriz em período junino.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

5.1.6 MIRANTE DE NOSSA SENHORA DO CARMO

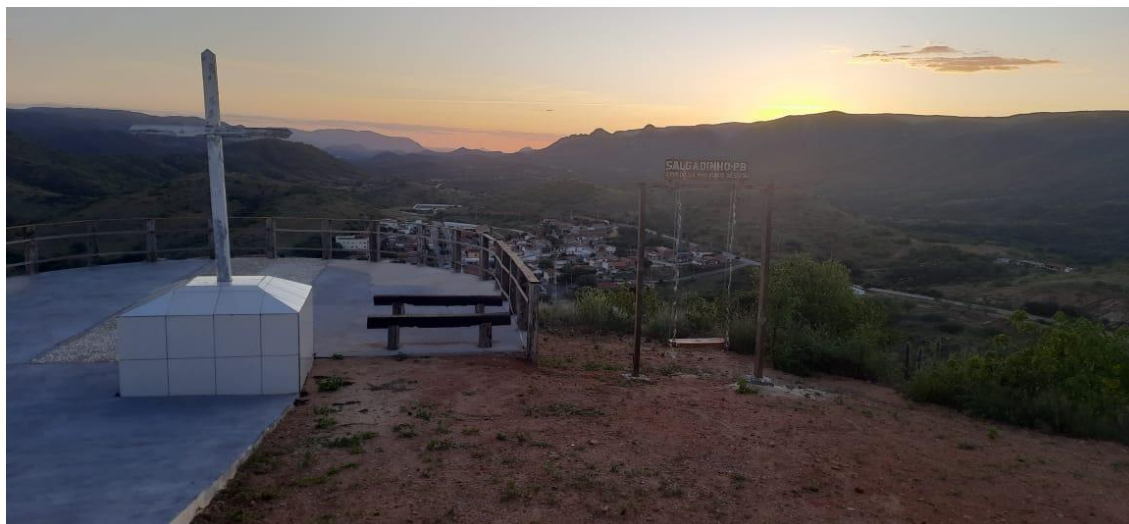
A Igreja Católica participou da criação de diversos povoados do Brasil desde o período colonial e se faz presente até os dias de hoje nas tradições e edificações brasileiras (BRITO; BRITO, 2017). O Município de Salgadinho teve seu erguimento religioso consagrado à Nossa Senhora do Carmo, padroeira e principal figura religiosa local. Dentro do perímetro urbano do Distrito Sede foi construído um mirante dedicado à santa católica (figura 22). O espaço é voltado a rituais religiosos, mas também vem sendo utilizado para a apreciação pública por conta da paisagem deslumbrante, de acordo com o Guia Joselito. O espaço ganha uma áurea especial no pôr do Sol (figura 23) e é de fácil acesso para veículos. A caminhada partindo da Matriz para o cume é íngreme, mas é utilizada por romeiros e pagadores de promessa em um trajeto de 1,5km que pode ser feito em 25min, com uma elevação de 15m. De veículos, é possível alcançar o mirante, pelo mesmo trajeto, em 4min.

Figura 22 – Mirante de Nossa Senhora do Carmo.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

Figura 23 – Mirante de Nossa Senhora do Carmo.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

5.1.7 CRUZEIRO DO BONFIM DE NOSSA SENHORA APARECIDA

Rico em beleza natural e com população predominantemente católica, conforme informado pelo Guia Joselito, o Município de Salgadinho dispõe de dois mirantes religiosos que podem atender a um amplo leque de turistas. O Cruzeiro do Bonfim de Nossa Senhora Aparecida (figura 24), localizado no Distrito de São José da Batalha, é um exemplo disso. Construído inicialmente como espaço religioso, o local de interesse turístico recebeu uma grande valorização logística com a instalação de um parque eólico que foi construído na mesma propriedade em que se encontra o monumento, transformando a estrada de terra em uma via pavimentada. Tendo em vista que o Cruzeiro se encontra no cume de uma serra, a estrada de paralelepípedo dá a opção de alcançar o local através de qualquer tipo de veículo. A referência à Padroeira do Brasil e a vista panorâmica são diferenciais, nesse sentido.

Um fato curioso, que foi comentado nas reuniões com os integrantes da Prefeitura de Salgadinho, é que o monumento é frequentemente atacado por vândalos, que costumam destruir a cabeça da Santa (figura 25). Acredita-se que seja ações de caçadores locais testando a pontaria. Infelizmente é uma prática comum no interior nordestino, mas que a Prefeitura pretende inibir através da construção de um “oratório de aço” que vem sendo planejado para a proteção do monumento.

Figura 24 – Cruzeiro do Bonfim de Nossa Senhora Aparecida.



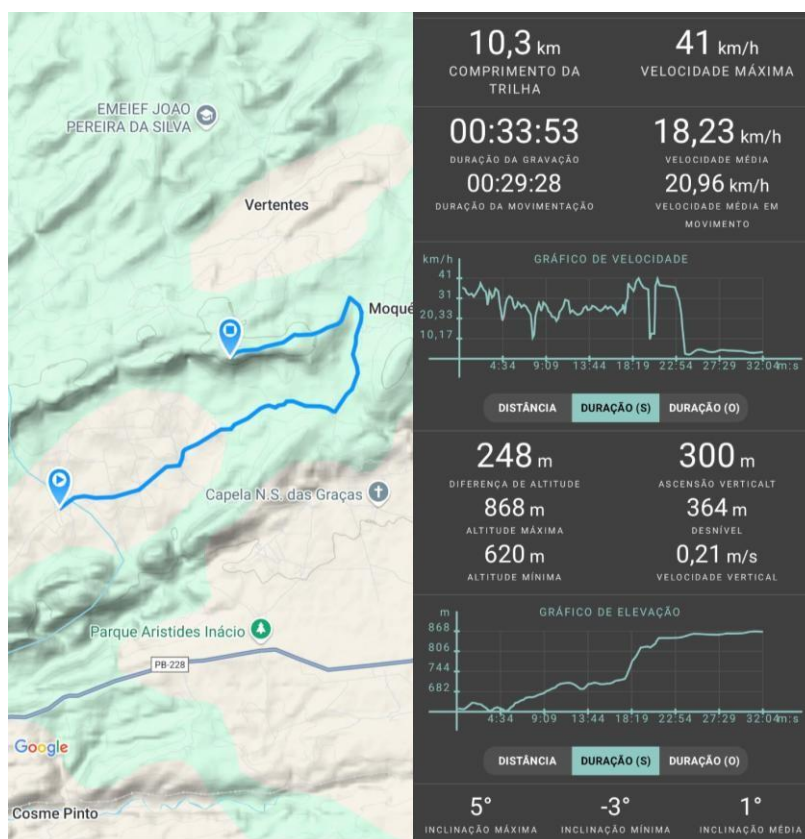
Fonte: Acervo do autor, 2025.

Figura 25 – Cruzeiro com a cabeça da Santa decepada.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

O acesso para o Cruzeiro é feito em estrada de terra na maior parte do seu percurso, tendo uma estrada melhor ao se aproximar do parque eólico. O trajeto é longo e demorado, mesmo em veículos, pois o percurso serpenteia a serra, dificultando a visibilidade, e a largura da estrada exige atenção do motorista para evitar acidentes. A distância do percurso é de 10km, com uma elevação de 248m e necessita de um pouco mais de meia hora, de veículo, partindo do Distrito de São Jose da Batalha, onde o mirante está localizado (figura 26).

Figura 26 – Trajeto do Distrito de São José até o Cruzeiro

Fonte: Produzido pelo autor, 2025.

5.1.8 FAZENDA LAGINHA

A Fazenda Lagina foi uma grande propriedade rural do Município de Salgadinho, voltada a criação de gado, pertencente à Família Moraes (figura 27). Todavia, por conta da baixa produtividade no início da década de 2000, suas terras foram desapropriadas pelo INCRA para atender as demandas de produtores rurais locais associados ao MST. Dessa forma, em dezembro de 2011 foi criado o Assentamento Jordivan Lucena (figura 28), em homenagem a uma figura pública local. Inicialmente, a casa grande da fazenda foi utilizada para abrigar os integrantes do MST. Posteriormente, com a construção de unidades habitacionais, por parte do Governo Federal, a casa grande foi desocupada e se encontra sem utilização até os dias de hoje (figura 29), conforme dito pelo Guia Joselito e comprovado presencialmente.

Figura 27 – Vista do alpendre da Fazenda Laginha.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

Com ótima localização, estrutura ainda em boas condições, contando com 9 quartos, sendo a maioria suíte, cozinha ampla e espaço para ambientes diversos, a fazenda poderia facilmente se tornar um hotel fazenda, abastecido pela agricultura familiar do próprio assentamento. A falta de capital inicial da ONG que representa o assentamento e a ausência de uma orientação profissional aparentam ser os fatores que atrapalham o progresso dessa ideia. Uma possibilidade também poderia ser uma PPP entre a Prefeitura de Salgadinho e a Organização, assistindo nas demandas até que o hotel pudesse caminhar de forma autônoma.

Figura 28 – Faixada da Fazenda Laginha.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

A fazenda dista apenas 9km do Distrito Sede de Salgadinho em um percurso que leva menos de 30min de veículo. O terreiro em frente à casa pode servir tanto para atividades culturais, quanto para estacionamento e outras tantas opções. A criação de cavalos na região pode se tornar mais um atrativo para turistas que busquem o turismo rural, como comentado pelo Guia Joselito.

Figura 29 – Vista do hall da Fazenda Laginha.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

5.1.9 HEITORITA

Conhecida internacionalmente como a “Terra da Turmalina Paraíba” (figura 30) (BRITO, 2013), o Distrito de São José da Batalha ainda mantém três minas da gema preciosa, sendo a HEITORITA a única mina aberta a visitas. Localizado no alto da Serra da Viração (figura 32), a mina subterrânea de extração controlada utiliza o método de extração manual, onde, ao invés de utilizarem retroescavadeiras, a extração é feita através de técnicas artesanais de garimpo e escalada, formando longas galerias no interior da rocha (figura 31). Atualmente a mina é assistida por dois mineiros que atualizam o proprietário da empresa sobre a rotina e acompanham os visitantes, como foi possível comprovar presencialmente.

Figura 30 – Exemplos de Turmalina Paraíba.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

Além da possibilidade de adquirir as peças legais, os visitantes podem desfrutar de uma vista panorâmica do Distrito de São José da Batalha (figura 32). A sede da HEITORITA, que foi inicialmente construída para atender as demandas das dezenas de trabalhadores que labutavam diariamente nas décadas de 1990 e 2000, agora encontra-se subutilizadas. Porém, acreditamos que haveria potencial para a construção de um hotel destinado ao turismo de aventura e turismo rural.

Figura 31 – Interior da mina da HEITORITA.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

Distante 3km do centro do Distrito de São Jose da Batalha, em Salgadinho, a HEITORITA possui um fácil acesso para veículos. Entretanto, é necessário haver uma comunicação prévia para a visita às instalações. Ainda não existe um planejamento sobre a utilização da estrutura como espaço turístico, como comentado pelos mineiros, o potencial é explícito e pode ser trabalhado tanto pela empresa quanto em parceria com os órgãos públicos.

Figura 32 – Vista da sede da HEITORITA.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

5.1.10 SÍTIO GROTA DO MORCEGO

Não se sabe ao certo quais civilizações ocuparam o interior do Nordeste antes da chegada dos Ibéricos. Todavia, é certo que esses povos possuíam uma grande habilidade na indústria lítica e uma linguagem simbólica complexa. Os espaços ocupados por esses grupos são identificados como sítios arqueológicos (figura 33) (BRITO, 2020).

Figura 33 – Painel principal do Sítio Grotta do Morcego



Fonte: Acervo do autor, 2025.

O Sítio Grotta do Morcego (figura 34) é um sítio arqueológico de pinturas e gravuras rupestres, contendo simbologias indecifráveis e algumas cognatas. Possui potencial de turismo científico arqueológico, mas também voltado para os públicos de turismo de aventura.

Figura 34 – Painel principal do Sítio Grotta do Morcego.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

O trajeto para o sítio arqueológico é de difícil acesso por conta da constante elevação na trilha após a passagem pelo Rio Farinha. Sendo necessário preparo físico para seguir a rota. O ganho de altitude é de 180 metros e a distância até o Distrito Sede é de 2,5 km, em um trajeto de uma hora em média, (figura 35).

Figura 35 – Trajeto até o Sítio Grota do Morcego

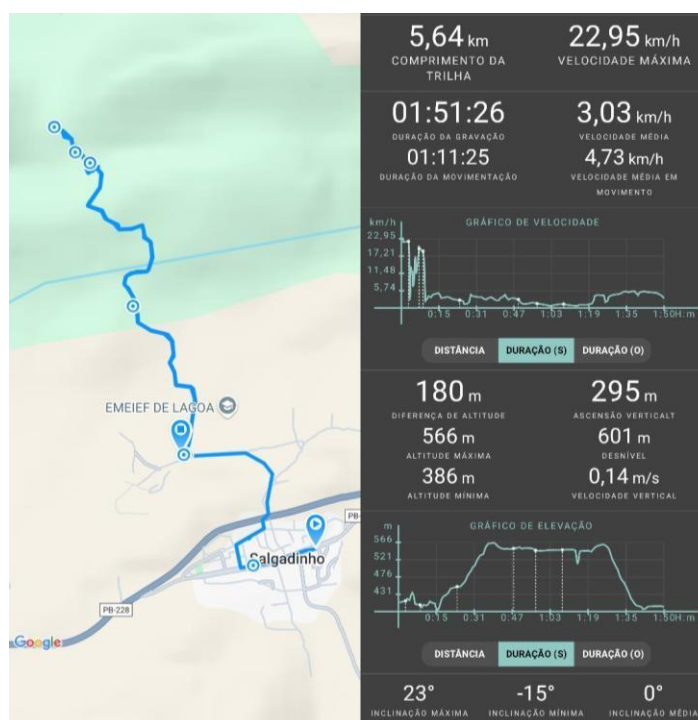


Figura 36 – Pedra da Igrejinha.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

O acesso para o sítio arqueológico é consideravelmente fácil, sendo o mais acessível entre os citados nesse estudo. Com o veículo parando em uma porteira as margens da PB-228, o trajeto segue por cerca de 550m, em terreno plano, necessitando de algo em torno de 20 minutos para ser cumprido (figura 39). A ausência de trilhas dificulta o acesso, mas é algo que pode facilmente ser resolvido, caso a região seja elevada à local de interesse turístico.

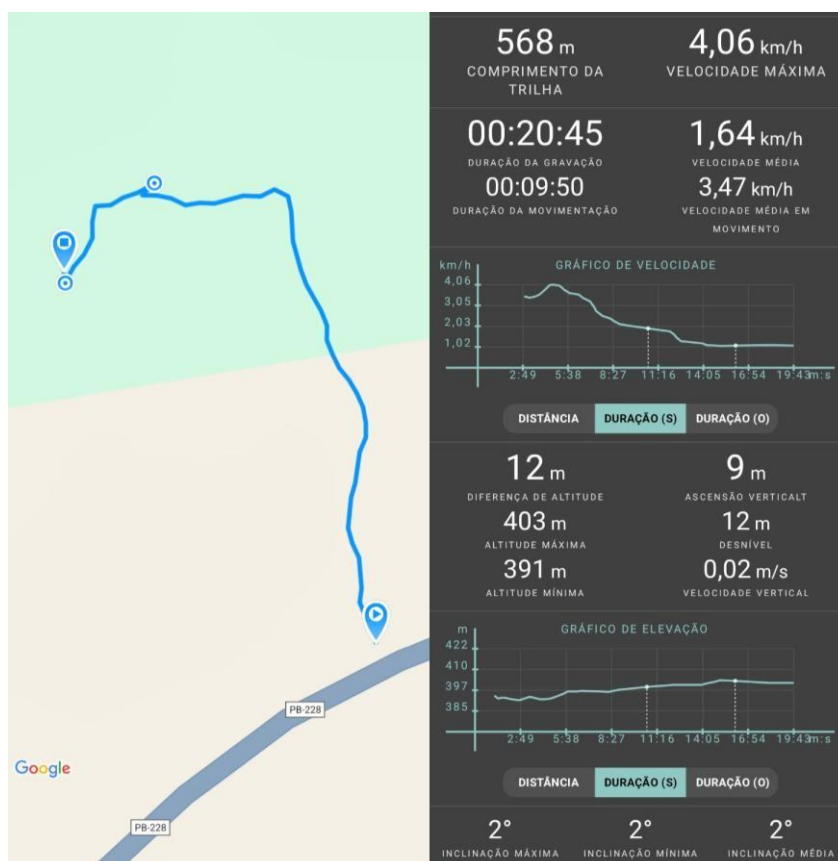
Durante o trajeto à Pedra da Igrejinha (figuras 36 e 37), nos deparamos com as “ruínas da igreja”, como é conhecida localmente, por isso o homônimo do sítio arqueológico. Às ruínas consistem apenas em alicerces de um antigo povoado, com tijolos manuais e campo de faiança, podendo gerar maior interesse turístico após escavações arqueológicas que elucidem o contexto do sítio. Existem algumas lendas locais sobre as ruínas, mas nada que possa ser comprovado bibliograficamente.

Figura 37 – Pinturas e gravuras rupestres na Pedra da Igrejinha.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

Figura 38 – trilha para a Pedra da Igrejinha.



Fonte: Produzido pelo autor, 2025.

5.1.12 PEDRA DA MOÇA

De acordo com lendas locais, uma moça, que ninguém sabe dizer o nome, se afogou nas proximidades de onde se encontra o sítio arqueológico que foi batizado popularmente em referência ao ocorrido. O sítio em questão é composto de gravuras e pinturas rupestres (figuras 39 e 40), semelhantes aos citados anteriormente. O que deixa claro que não são expressões rupestres individuais, mas um conjunto de símbolos abstratos que possuíam um considerável grau de importância para as civilizações pré-colombianas que os produziram.

Figura 39 – Pannel principal da Pedra da Moça.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

O acesso para a Pedra da Moça é relativamente fácil (figura 41), é possível deixar o veículo na casa de Dona Teresa, às margens da PB-228, e seguir por uma trilha de 900m, em terreno quase plano, por 20min, até chegar ao sítio arqueológico. Um diferencial desse local de interesse turístico é a própria Dona Teresa, senhora com mais de 70 anos, de fenótipo indígena, e guardiã das lendas locais. É curadora de artefatos rupestres encontrados na região, como um pilão de pedra e a cabeça de um machado indígena, que, segundo ela, se trata de um corisco, e por isso, guarda em casa para proteger de tempestades de raios¹⁹.

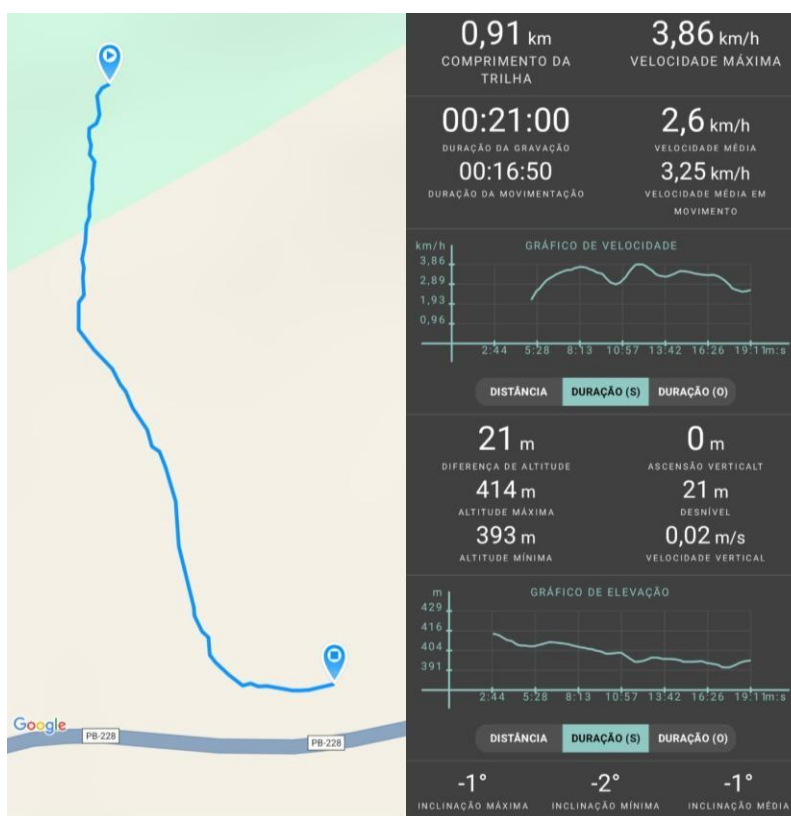
¹⁹ O corisco é uma lenda amplamente conhecida no Nordeste do Brasil, onde moradores locais acreditam que as cabeças de machados indígenas são, na verdade, pontas de raios, que caíram na Terra e afundaram sete palmos, após sete anos, esses artefatos afloram e podem ser recolhidos. Se

Figura 40 – Gravuras rupestres da Pedra da Moça.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

Figura 41 – trilha para a Pedra da Moça.



Fonte: Produzido pelo autor, 2025.

apropriando de outro dito popular de que um raio não cai duas vezes no mesmo lugar, os sertanejos costumam guardar esses artefatos em casa como forma de proteção a tempestades de raios.

5.1.13 GROTÃO DO UMBUZEIRO

Localizado quase nos limites com o Município de Taperoá, se encontra o Grotão do Umbuzeiro, na descida de uma das escarpas da Serra da Viração. O local de interesse turístico é direcionado exclusivamente ao turismo científico e de aventura, pois o acesso é bastante complexo. Sobre as características do sítio, é composto por gravuras rupestres, em sua maioria, capsulares (figuras 42 e 43).

Figura 42 – Gravuras do Grotão do Umbuzeiro.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

A distância do Distrito Sede de Salgadinho para o Grotão do Umbuzeiro é de apenas 15,5km, sendo 15km feito por automóveis e os outros 500m a pé. Todavia, o ganho de altitude é de 260m, o que significa que é necessário serpentear a Serra da Viração, em busca dos melhores caminhos. A caminhada também é curta, entretanto, o trajeto é quase todo feito em solo pedregoso e matacões lisos, o que pode causar acidentes no percurso, inclusive fatais.

Figura 43 – Panorâmica do Grotão do Umbuzeiro.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

5.2 Levantamento do potencial turístico de Areia de Baraúnas

Dentre os três municípios que compõem o Vale das Espinharas, o Município de Areia de Baraúnas é o que possui a menor infraestrutura para locais de interesse turístico. Ainda fomos apresentados com um “livro”, intitulado “Areia de Baraúnas: de sesmaria á Cidade”, mas que não possui nenhum rigor técnico na produção da pesquisa, nem respeita nenhuma norma da ABNT na concepção de livros. Dessa forma, optamos por não o utilizar nas referências.

Seguindo metodologia semelhante a aplicada no subcapítulo 5.1, iniciaremos sobre os “espaços ferroviários”, onde encontramos as ruínas da única estação ferroviário do polígono que se encontra de pé, destinada ao turismo cultural; seguida pelo “turismo urbano”, onde identificamos a Igreja Matriz de São José, destinado ao turismo cultural e religioso; em seguida, discutiremos o “turismo de paisagem” destacando o Alto do Cruzeiro e a Serra das Torres, voltado ao turismo de aventura; por fim, analisaremos o “turismo de natureza”, destacando o Olho D’água de Bananeiras e o Sítio Arqueológico Pedra Rajada.

5.2.1 ESTAÇÃO DE AREIA DE BARAÚNAS

Diferente dos municípios do entorno, que não conseguiram preservar suas estações ferroviárias, Areia de Baraúnas ainda mantém de pé sua estação, mesmo que em ruínas e sem utilização até o presente (figura 44). Aparentemente, a Estação de Areia de Baraúnas não configuraria como local de interesse turístico. Entretanto, se utilizarmos como exemplo municípios como Campina Grande, Duas Estradas, Areia e muitos outros no Estado da Paraíba, é possível perceber que as estações ferroviárias podem ser transformadas em espaços culturais destinadas a população local e visitantes. O fato de estarem protegidas pelo Decreto N° 22.082 de 03 de agosto de 2001, garante incentivos governamentais para a revitalização, transformação em espaço cultural e manutenção. Todavia, é necessário que a administração pública se esforce em elaborar projetos que possam ser apreciados, tanto para a desapropriação em poder da gestão local, quanto para recursos que mantenham esse patrimônio cultural do Estado da Paraíba.

Figura 44 – Estação Ferroviária de Areia de Baraúnas.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

A Estação Ferroviária de Areia de Baraúnas se encontra no centro urbano do Distrito Sede e urge sua revitalização enquanto fatores ligados ao desgaste proporcionado por intempéries ou ações antrópicas não depredem o patrimônio ao ponto de não ser mais possível realizar sua recuperação.

5.2.2 IGREJA DE SÃO JOSÉ

Na maioria dos municípios brasileiros, a igreja matriz configura como local de interesse turístico, em especial pela influência religiosa e características arquitetônicas (SILVA, 2022). No caso de Areia de Baraúnas, a Igreja Matriz de São José possui uma característica arquitetônica consideravelmente exótica (figura 45).

Figura 45 – Igreja Matriz de São José.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

Localizado no centro urbano do Distrito Sede, na Rua São José, a Igreja de São José é a referência nas atividades católicas locais e tem potencial tanto para o turismo religioso, quanto para o turismo cultural.

5.2.3 ALTO DO CRUZEIRO

Ponto mais alto do Distrito Sede de Areia de Baraúnas, o Alto do Cruzeiro (figura 46) é um dos espaços de lazer local destinado a observação da paisagem natural (figura 47). De fácil acesso, através de uma curta trilha urbana de 350m e 4min de caminhada, com um ganho de elevação de 15m (figura 48), também possui cunho religioso, podendo ser explorado pelo turismo cultural, religioso e de aventura.

Figura 46 – Alto do Cruzeiro.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

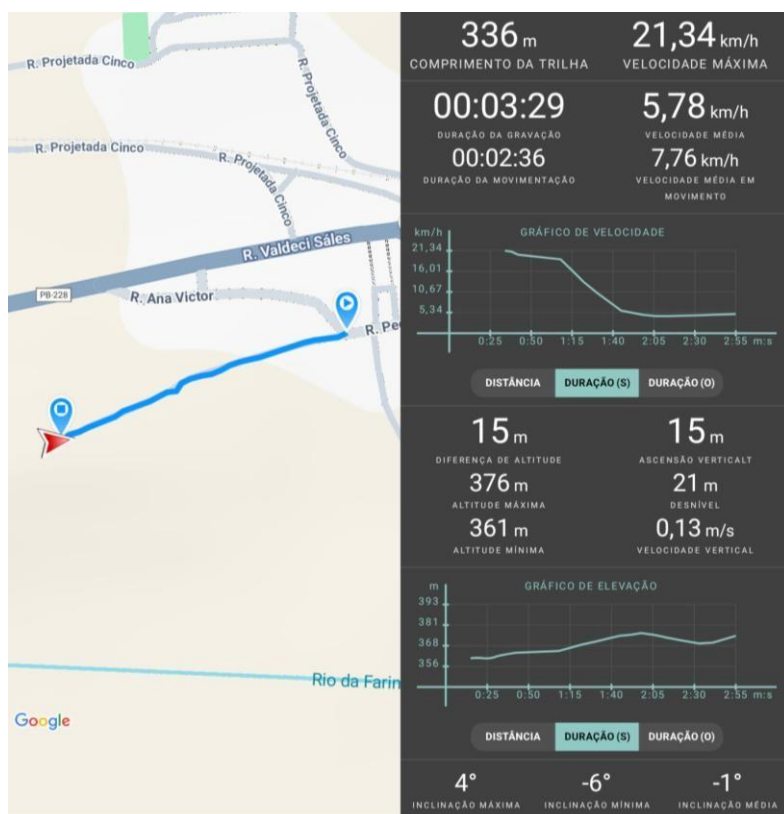
Figura 47 – Vista do Alto do Cruzeiro.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

Lamentavelmente, a ausência de ações públicas direcionadas a preservação, manutenção e educação patrimonial, resultam na depredação por parte da população local, que danifica as estruturas e descarta lixo incorretamente, como foi possível identificar in loco.

Figura 48 – Trilha para o Alto do Cruzeiro.



Fonte: Produzido pelo autor, 2025.

5.2.4 SERRA DAS TORRES

Figura 49 – Serra das Torres.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

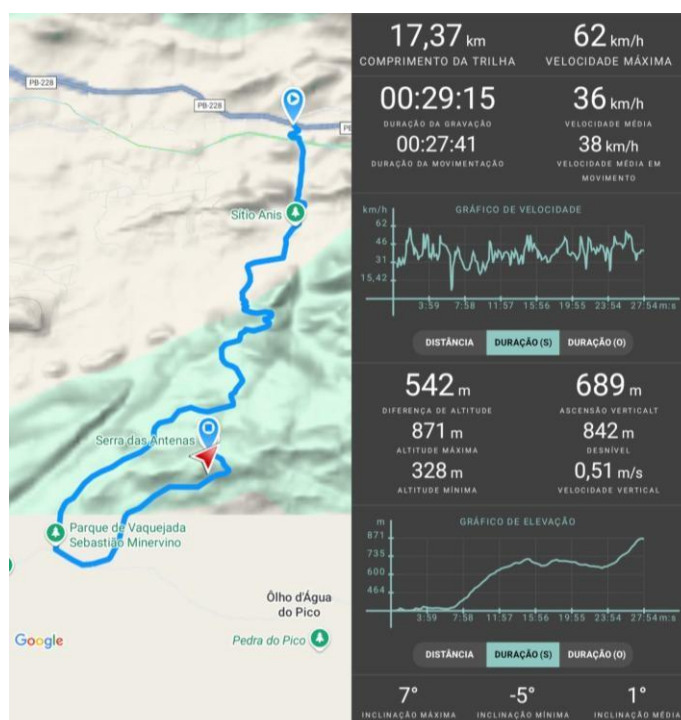
Localizado no cume da Serra das Torres (figura 49), ou Serra das Antenas, como também é conhecido localmente, o espaço de interesse turístico se configura como um atrativo para o turismo de aventura, tendo em vista que o trajeto para alcançar o destino dista 17km, do Distrito Sede de Areia de Baraúnas, em um percurso que só pode ser feito por veículos tracionados, tendo em vista a passagem pelo Rio da Farinha e o ganho de elevação de 542m (figura 50) até

Figura 50 – Vista da Serra das Torres.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

Figura 51 – Trajeto para a Serra das Torres.



Fonte: Produzido pelo autor, 2025.

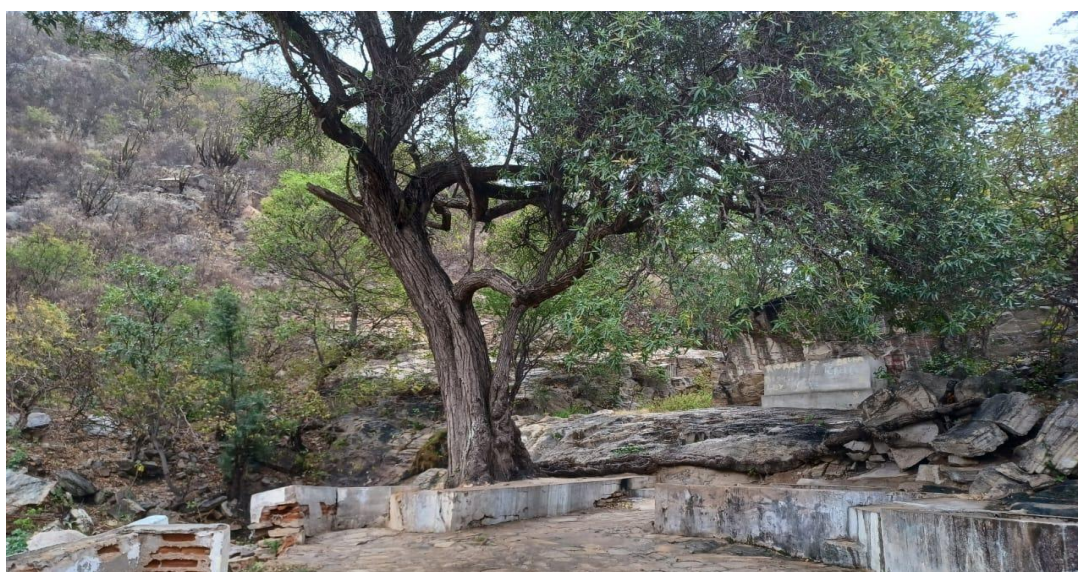
5.2.5 OLHO D'ÁGUA DE BANANEIRAS

O relevo do Vale das Espinharas influencia diretamente no cotidiano dos moradores locais. Um exemplo disso é o Distrito de Bananeiras, pertencente ao Município de Areia de Baraúnas, onde a Serra do Aba é uma barreira natural, que impede a construção de qualquer estrada de acesso que ligue o Distrito ao restante do Município. Dessa forma, Bananeiras se encontra mais “próxima” da Cidade de Passagem, do que da Sede do seu próprio Município (figura 53).

Uma das principais fontes de água do perímetro norte do Vale das Espinharas é o Açude do Caldeloso. Esse corpo de água é mantido por um olho d'água perene, localizado no Distrito de Bananeiras. Sendo a referência local para lavar roupas e abastecer as cacimbas de água, o Olho d'água de Bananeiras acabou se tornando um lugar de encontros, onde a comunidade local resolveu transformar em um espaço de lazer, como foi comentado pelo Guia Arifábio.

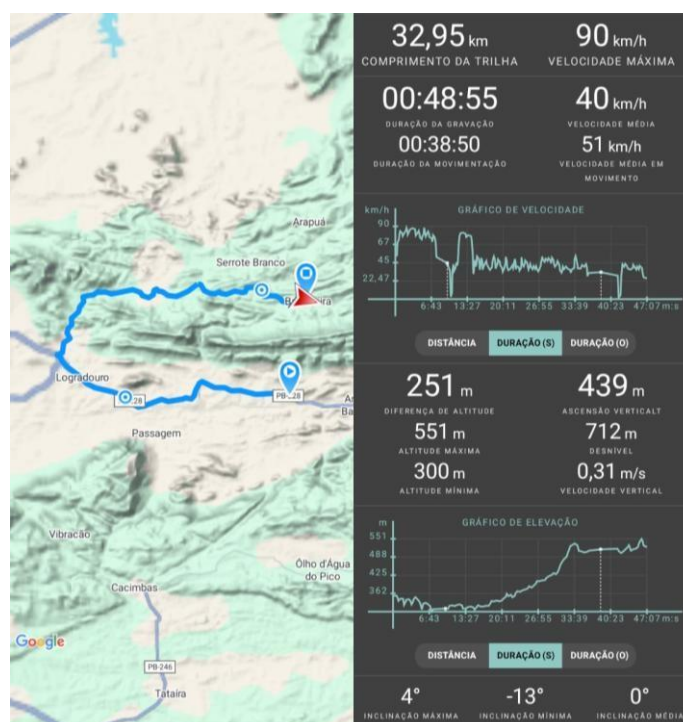
O acesso para o Olho d'água de Bananeiras (figura 52), partindo do Distrito Sede de Areia de Baraúnas, atravessa todo o Município de Passagem, pela PB-228, até encontrar uma estrada vicinal à margem direita. A estrada, mesmo de terra, é de boa qualidade, permitindo alcançar 50km/h, nos 35km que se leva até alcançar o Distrito de Bananeiras, durante 50min, com uma elevação de 251m no caminho. O local turístico é voltado para o turismo de natureza e turismo rural.

Figura 52 – Olho d'água de Bananeiras.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

Figura 53 – Trajeto para o Olho d'água de Bananeiras.



Fonte: Produzido pelo autor, 2025.

5.2.6 PEDRA RAJADA

Único sítio arqueológico identificado no Município de Areia de Baraúnas, a Pedra Rajada (figura 54), diferente dos demais espaços rupestres citados, não possui gravuras. Entretanto, é possível observar um painel bem preservado e com pinturas em vermelho e amarelo, pigmento raro de se encontrar em sítios arqueológicos. A complexidade do registro é composta por zoomorfos, fitomorfos e antropomorfos, além de símbolos geométricos e várias marcas de mãos (figura 56). O espaço pode ser trabalhado tanto pelo turismo científico quanto pelo turismo de aventura, tendo em vista que o local é de difícil acesso, ao considerar a trilha de quase 2km de extensão com uma diferença de altitude de 43m, necessitando em média de 30min para se cumprir o percurso (figura 56).

Figura 54 – Sítio Arqueológico Pedra Rajada.



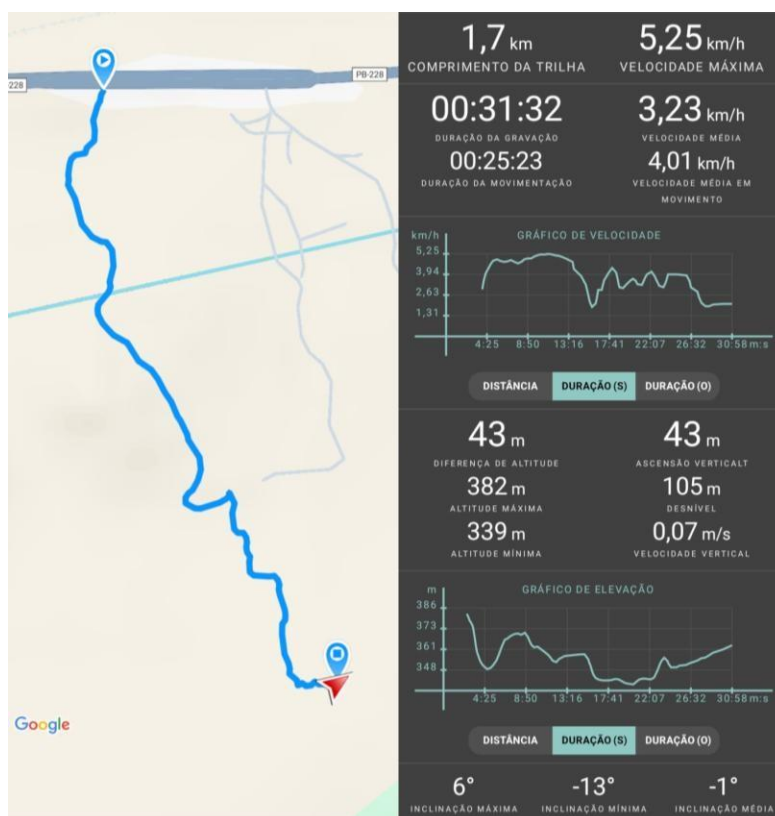
Fonte: Acervo do autor, 2025.

Figura 55 – Sítio Arqueológico Pedra Rajada.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

Figura 56 – Trilha até a Pedra Rajada.



Fonte: Produzido pelo autor, 2025.

5.3 Levantamento do potencial turístico de Passagem

O Município de Passagem já se configura como o trecho final do Vale das Espinharas, o portal de entrada para o Sertão Paraibano. Sua geografia é predominantemente plana, com exceções ao Morro da Serrota, o Morro do Yayu, a Serra do Firmiano e a Serra do Aba. De ar bucólico, as maiores riquezas culturais de Passagem se encontram em seu patrimônio imaterial, em especial, nos festejos da Independência e no “Último de Maio”. Entretanto, vamos nos ater, aqui, nos locais de interesse turísticos.

Seguindo metodologia semelhante a aplicada nos subcapítulos 5.1 e 5.2, iniciaremos sobre o “turismo urbano e religioso”, tendo em vista que, apesar de possuir malha ferroviária, só é possível identificar os alicerces do que um dia foi a Estação de Espinharas. Dessa forma, no Distrito Sede e no Distrito de Café do Vento, é possível identificar duas igrejas de grande importância para a cultura local, além do único museu do polígono e um monumento ao Cristo Redentor, espaços

dedicados ao turismo cultural e religioso; Passagem ainda conta com uma das pontes que remontam a história dos tropeiros e um sítio arqueológico, espaços que podem ser trabalhados no turismo científico, cultural e de aventura. Fazemos uma menção honrosa, aqui, a Pedra da Beata, mirante localizado na Serra do Firmiano, mas que não foi possível realizar seu levantamento por conta de uma interdição.

5.3.1 MUSEU ADÃO CALIXTO

Localizado no Distrito Sede, na rua principal da Cidade, Rua Nossa Senhora da Conceição, de arquitetura art déco sertanejo, o Museu Municipal Adão Calixto (figura 57) foi inaugurado em 2017, com o objetivo de preservar a memória local através de peças doadas pela comunidade. Seu nome faz referência a um agente cultural local e o prédio foi reformado do antigo matadouro municipal (BRITO; BRITO, 2017). Aberto de terça à domingo, de acordo com moradores locais, o museu tem um papel social e educacional ao contar a história através das exposições e do livro “A Passagem das Espinharas”, que aborda a história local, souvenir essencial para o turismo cultural.

Figura 57 – Museu Municipal Adão Calixto.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

5.3.2 IGREJA DE NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO

Igreja Matriz do Município de Passagem, localizado na Rua Nossa Senhora da Conceição, a Igreja de Nossa Senhora da Conceição (figura 58) e o seu largo, são considerados o marco zero do município. Nas imediações é possível encontrar a Câmara Municipal e o Museu Adão Calixto, além do canteiro central, utilizado para encontros sociais e a comercialização de bebidas alcoólicas, misturando o sagrado com o profano. De arquitetura art déco sertaneja, possui potencial para o turismo cultural e religioso.

Figura 58 – Igreja de Nossa Senhora da Conceição.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

5.3.3 IGREJA DE SÃO JOSÉ

Localizada no centro do Distrito de Café do Vento, a Igreja de São José (figuras 59 e 60) é a principal referência do povoado, bem como o seu largo, onde acontecem as festividades locais. As atividades culturais do Município de Passagem acontecem de forma descentralizada, por conta da proximidade entre os distritos. Um exemplo disso é a Cavalgada do Último de Maio, de caráter cultural e religioso, que inicia no largo da Igreja Matriz, passa pelo Distrito de Passagem Velha e encerra de frente à Igreja de São José (BRITO; BRITO, 2017).

Figura 59 – Igreja de São José.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

Figura 60 – Igreja de São José.

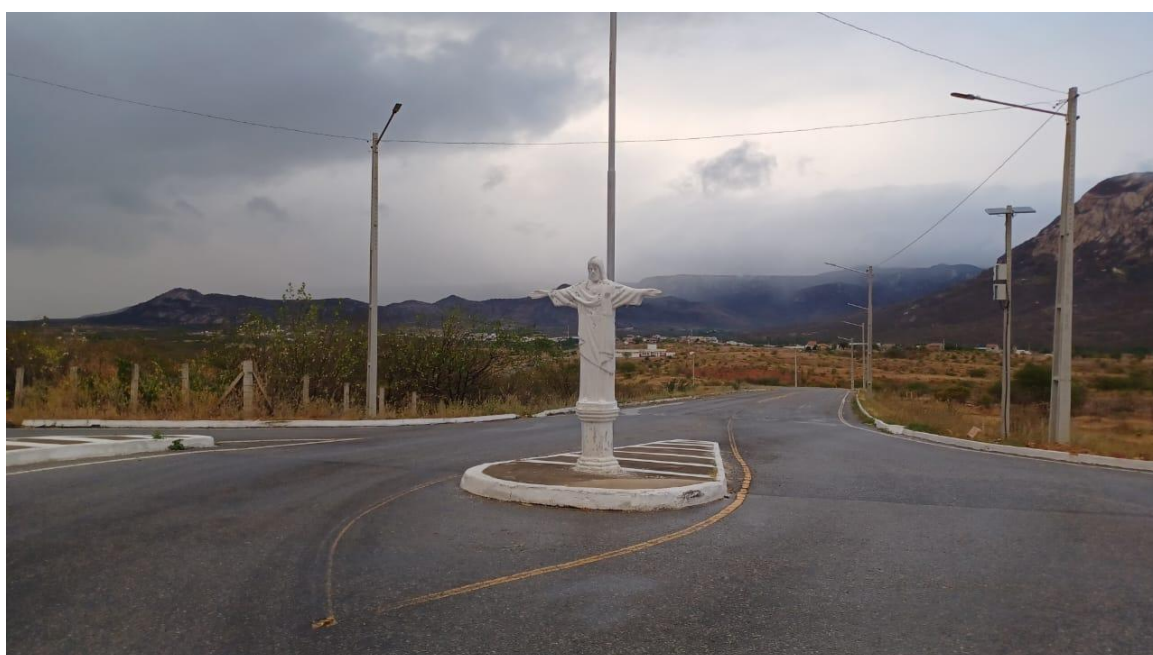


Fonte: Acervo do autor, 2025.

5.3.4 CRISTO DE PASSAGEM

Homenagem ao sentimento de brasilidade, o Cristo de Passagem (figuras 61 e 62) representa a religiosidade local e marco de referência da entrada da Cidade. Apesar de se tratar de um pequeno monumento em um trecho ermo da PB-228, entre os Distritos de Café do Vento e Passagem, o Cristo é o principal cartão postal do Município. Local de interesse para o turismo cultural. (BRITO; BRITO, 2017)

Figura 61 – Cristo de Passagem.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

Figura 62 – Cristo de Passagem.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

5.3.5 PONTE DO ARCO DA ESTRADA DAS ESPINHARAS

Construída em 1932, a Ponte do Arco (figura 63) é mais uma prova física do passado áureo do Vale das Espinharas, quando a Estrada Real das Espinharas se fazia como rota oficial entre o Sertão Paraibano e o Planalto da Borborema, sendo utilizada por tropeiros e, posteriormente, carros e caminhões (BRITO; BRITO, 2017). Felizmente, a PB-228 foi construída paralelamente às pontes da Estrada das Espinharas, evitando que o patrimônio fosse demolido em nome do “progresso”. O espaço possui potencial para o turismo científico e cultural, e se encontra a apenas 3km do centro do Distrito de Café do Vento, em um percurso que pode ser feito em 10min com o auxílio de qualquer veículo (figura 64).

Figura 63 – Ponte do Arco da antiga Estrada Real das Espinharas.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

Figura 64 – Trajeto até a Ponte do Arco.



Fonte: Produzido pelo autor, 2025.

5.3.6 CAUDELOSO

Localizado em uma fenda cavada pelo Riacho do Aba, na serra homônima, o Sítio Arqueológico do Caudeloso (figura 66) é composto por grafismos rupestres entalhados na rocha. Como o Riacho do Aba é abastecido pelo Olho d'água de Bananeiras, seu fluxo é perene, formando caldeirões e pequenas cachoeiras. Não apenas o sítio arqueológico, mas toda a trilha que se segue possui potencial turístico (figura 65), seja para área de camping, balneário ou pesquisas científicas. Outro atrativo foi a produção de um filme, intitulado Ybynháraã, gravado nas imediações do sítio arqueológico e fazendo referência ao processo de colonização dos sertões nordestinos, conforme relatado pela Prefeita Rosângela.

Figura 65 – Trilha para o Caudeloso.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

Figura 66 – Sítio Arqueológico Caudeloso.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

5.4 Avaliação da infraestrutura disponível

Um dos principais desafios que impactavam no desenvolvimento regional do Vale das Espinharas estava associado ao acesso rodoviário, onde a PB-228 tinha a maior parte de seu percurso não pavimentada até 2015, o que desestimulava o acesso de turistas e visitantes. A PB-228 é o trajeto rodoviário mais curto e menos íngreme entre as zonas metropolitanas de Patos e Juazeirinho (Distrito Borges), mesmo que o algoritmo do Google Maps sugira que o viajante siga pela BR-230. O fato de o Município de Santa Luzia ser uma importante zona metropolitana regional, estimula o trânsito por esse trajeto. Todavia, o grande fluxo de caminhões na BR-230 pode sugerir uma rota expressa pela PB-228 (figura 67).

Figura 67 – Trajeto entre os municípios de Juazeirinho à Patos.



Fonte: Produzido pelo autor, 2025.

A histórica ausência de tráfego na PB-228 se reflete na pouca infraestrutura, onde identificamos apenas dois postos de combustíveis na Estrada Estadual. Sendo o Posto Nova Assunção, no Município de Assunção, e o Posto FAN, no Município de Passagem. Também não foi possível encontrar nenhum hotel no trajeto, resumindo a rede hoteleira à Pousada e Churrascaria Portal do Cariri, em Assunção; Posto de Combustíveis e Pousada FAN, no Município de Passagem e, distante 10km da PB-228, no Distrito de São José da Batalha, a Pousada de Tiana, no Município de Salgadinho.

De acordo com os agentes locais, nenhuma empresa realiza transporte de pessoas ou mercadorias pelo Vale das Espinharas, sendo que a única forma de acessar o polígono é através da PB-228, que se inicia ao leste, no cruzamento com a BR-230, no lugar conhecido como Estaca Zero, no Município de Juazeirinho; possui um entroncamento com a PB-238, ao sul, na altura do Município de Assunção; e finaliza a oeste no Município de Patos, onde passa a se chamar R. Severino Lustosa Moraes. A única empresa credenciada que faz os trajetos entre Patos e os demais municípios da BR-230, como Juazeirinho, Campina Grande e João Pessoa, é a empresa Guanabara, além do “transporte alternativo²⁰” que cobra valor equivalente à passagem inteira da companhia de ônibus. Em pesquisas online, identificamos que o deslocamento de Patos à Juazeirinho é de 94km e dura 1h30, pelo valor de R\$ 45,66; entre Patos e Campina Grande, é de 176km e leva 3h15, pelo valor de R\$ 89,45; e entre Patos e João Pessoa, a distância é de 303km com o período é de 4h48, custando R\$ 105,30 (QUERO PASSAGEM, 2025)

Com relação à infraestrutura de comércio, consideramos uma oferta relativamente satisfatória, tendo em vista que atende a demanda da população local. Todavia, o comércio tende a encerrar as atividades às 18h, o que proporciona um cenário peculiar, pois, dependendo do grau de intimidade com os comerciantes, é possível realizar compras emergenciais fora do horário de expediente, do contrário, é necessário aguardar às 8h do dia seguinte. Com exceção de sábados e domingos.

Em nossa pesquisa identificamos duas padarias, três mercadinhos, uma lanchonete, três bares e um restaurante em Salgadinho; dois mercadinhos, uma lanchonete e um bar em Areia de Baraúnas; e dois mercadinhos, duas lanchonetes e três bares em Passagem. Além dos serviços particulares, é possível identificar restaurantes sociais promovidos pelos três municípios. Como um dos maiores fomentadores do turismo local, Joselito vem construindo uma pousada de 6 quartos suítes no Distrito Sede do Município de Salgadinho (figura 68), uma aposta que, se não houver políticas públicas que trabalhem um fluxo turístico para a região, pode levar o empreendedor a um grande prejuízo e desestímulo em militar pelo turismo local.

²⁰ No contexto mencionado, os transportes alternativos são veículos particulares (carros ou vans) que realizam o transporte intermunicipal de forma irregular, de acordo com as normas do Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN.

Figura 68 – Pousada de Nito em construção.



Fonte: Acervo do autor, 2025.

5.5 Desafios para o desenvolvimento turístico

De acordo com o modelo do Ciclo de Vida do Lugar Turístico, proposto por Butler (1980), mais conhecido pela sigla inglesa *TALC* (*Tourist Area LifeCycle*), acreditamos que os locais turísticos do Vale das Espinharas passem do estágio 1 (Exploração) para o estágio 2 (Envolvimento), ou seja, da chegada dos primeiros turistas, onde ainda não há estrutura de acomodação, para o surgimento de alguns serviços turísticos prestados por habitantes locais, com um amplo contato entre visitantes e visitados.

Todavia, não é recomendado passar para os estágios seguintes, onde Butler (1980) caracteriza o estágio 3 como desenvolvimento, em que organizações “estrangeiras” começam a investir no destino, estimulando o crescimento do número de visitantes (onde as relações com os turistas passa a ser mais formais), para o estágio 4, denominado consolidação, em que é possível perceber o domínio das empresas sobre a localidade, culminando no estágio 5, estagnação, onde os preços baixam e passam a atrair turistas com menos poder aquisitivo. Nesse último estágio é possível perceber o desgaste econômico, social e ambiental, onde os equipamentos se degradam e as atrações perdem a atratividade.

No decorrer da pesquisa examinamos o potencial turístico do Vale das Espinharas considerando as riquezas naturais e culturais do polígono, buscando as alternativas para o desenvolvimento regional através do turismo sustentável. Entretanto, identificamos alguns desafios estruturais e políticos que impedem ou retardam a utilização dos espaços turísticos de forma positiva para a população em harmonia com o meio ambiente.

O primeiro desafio se encontra na infraestrutura. Como citado anteriormente, o presente projeto não pretende sugerir o turismo de massa para o Vale das Espinharas, mas uma análise de como o turismo sustentável pode beneficiar cultural e economicamente a população regional, que, em contrapartida, preservaria os locais de interesse turístico através da consciência patrimonial. Dessa forma, é necessário a promoção de pousadas e restaurantes familiares. Tal alternativa pode ser explorada através do turismo de base comunitária, que consiste em uma modalidade de baixo investimento inicial, proporciona o protagonismo da população local na gestão turística. Casas de familiares podem ser adaptadas para receber turistas, fornecendo hospedagem e alimentação na zona rural, como o exemplo da Casa de Tiana, no Distrito de São José da Batalha, em Salgadinho. Esse tipo de turismo de experiência contribui para a valorização das identidades locais e culturais.

Um ponto a se considerar é o planejamento dos espaços turísticos, onde o presente trabalho pode contribuir para as gestões públicas. A criação de um mapa com os roteiros turísticos, o melhoramento na acessibilidade aos locais de interesse, a sinalização das trilhas com placas informativas e a manutenção e preservação dos espaços, são ações que podem contribuir consideravelmente.

Outro fator prejudicial é a ausência de transportes públicos que cubram a rota. Atualmente, o turismo do Vale das Espinharas obriga que o visitante tenha transporte particular ou seja assistido por carros das administrações públicas, mantendo os municípios do polígono em total ostracismo. Uma alternativa que poderia sanar emergencialmente essa demanda seria o convênio intermunicipal com uma agência de transportes, alugando, inicialmente, dois micro-ônibus para fazer um percurso entre Patos e Juazeirinho, ou Campina Grande, utilizando a PB-228 como via principal. Essa alternativa poderia contribuir com o turismo local em médio ou longo prazo, dando visibilidade e opções para eventuais turistas.

Por último, com exceção dos agentes públicos de cultura e turismo, é perceptível que boa parte da população local não compreende o valor e a potencialidade dos locais de interesse turístico citados. Isso pode ser comprovado por extremos como depredações e a falta de conhecimento sobre a existência dos espaços. Dessa forma é essencial a promoção da educação patrimonial para a população local, em especial, para aqueles que moram próximo aos espaços turísticos, além do engajamento público através de publicidade que projetem o Vale das Espinharas para além de suas fronteiras.

De acordo com Secchi (2021) todos os desafios citados passam por um único problema guarda-chuva, a desorganização na gestão turística. Dessa forma, um Plano de Turismo integrado entre os municípios, elaborado por especialistas multidisciplinares, seria a única alternativa para estruturar um turismo sustentável e promover o desenvolvimento regional. O Plano de Turismo sugerido pode ser dividido em duas escalas, a Macro: relacionado às questões externas ao Vale das Espinharas, com a linha de transporte e a publicidade em escala regional sobre o turismo do polígono; e a Micro: direcionada a organização turística envolvendo os três municípios.

6 CONCLUSÃO

O Vale das Espinharas apresenta características geográficas, históricas e culturais únicas, preservadas por fatores políticos e históricos que desviaram o progresso para regiões circunvizinhas. Contudo, essa mesma preservação resultou em desafios socioeconômicos, com baixos índices de desenvolvimento humano e dependência de transferências governamentais. Diante disso, este estudo teve como objetivo examinar as potencialidades turísticas da região, visando contribuir para o desenvolvimento regional sustentável, com base nos municípios de Salgadinho, Areia de Baraúnas e Passagem.

A pesquisa, de natureza exploratória e descritiva, adotou abordagem qualitativa e transversal, combinando métodos etnográficos e bibliométricos. Foram realizadas onze expedições de campo, abrangendo 26 locais de interesse turístico, com levantamento de infraestrutura, avaliação de serviços e análise de políticas públicas. Os resultados demonstram que o Vale das Espinharas possui significativo potencial turístico, distribuído em categorias como turismo de aventura, turismo cultural, turismo científico e turismo de base comunitária. Esses atrativos, no entanto, estão em estágio inicial de exploração, ou fase de envolvimento, segundo o modelo *TALC* de Butler (1980), com infraestrutura incipiente, pouca oferta de hospedagem e alimentação, e ausência de planejamento integrado.

A análise crítica dos dados revelou que o desenvolvimento turístico na região enfrenta obstáculos estruturais, como a carência de investimentos e a inexistência de um plano estratégico setorial. Todavia, o estudo também identificou oportunidades, como a valorização do patrimônio natural e cultural, a formação de agentes locais, como os guias Nito e Arifábio, e o engajamento comunitário em iniciativas como o Beco de Zé Vigia. Alinhado aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, em especial ao ODS 8, trabalho decente e crescimento econômico, e ODS 11, cidades e comunidades sustentáveis, o turismo surge como vetor promissor para geração de renda, redução do êxodo rural e fortalecimento identitário.

Concluimos que a efetivação desse potencial exige ações coordenadas: a elaboração de um Plano de Turismo Regional; investimentos em infraestrutura básica; capacitação de profissionais locais; e promoção de roteiros integrados que articulem os atrativos dos três municípios.

Recomendamos, ainda, futuras pesquisas para aprofundar a viabilidade econômica de empreendimentos comunitários, como a transformação da Fazenda Laginha em hotel-fazenda, e o impacto sociocultural do turismo nas comunidades tradicionais. Dessa forma, o Vale das Espinharas poderá consolidar-se não apenas como um destino turístico sustentável, mas como um modelo de desenvolvimento regional inclusivo e resiliente no semiárido brasileiro.

REFERÊNCIAS

- ABLAS, Luiz. Efeitos do turismo no desenvolvimento regional. **Revista Turismo em Análise**, v. 2, n. 1, p. 42-52, 1991.
- ARAUJO, Edriano Serafim de. Lajedo Marinho: turismo sustentável na caatinga. 2024.
- Azevedo, A. P. O. (2019). *A paisagem do semiárido paraibano e suas potencialidades para o desenvolvimento*. **Revista de Geografia**, 36(2), 123-138. Recuperado de <https://dspace.bc.uepb.edu.br/jspui/bitstream/123456789/24188/6/PDF%20-%20Ana%20Paula%20de%20Oliveira%20Azevedo.pdf>
- BRASIL. **Organização das Nações Unidas**. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>. Acesso em: 22 fev. 2025.
- BRASIL. **Organização das Nações Unidas**. Organização Mundial do Turismo. Disponível em: <https://www.unwto.org/glossary-tourism-terms>. Acesso em: 22 jun. 2025.
- BRASIL. **Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil**. Ministério do Turismo: Produtos Turísticos. Brasília: 2004.
- BRITO, Erik. **História Colonial da Parahyba**. 2ª ed. Campina Grande: Cópias & Papéis, 2017.
- BRITO, Erik; BRITO, Vanderley de. **A passagem das Espinharas**. Campina Grande: Cópias & Papéis, 2019.
- BRITO, Vanderley de. **A Pedra do Ingá: Itacoatiaras na Paraíba**. 9ª ed. Campina Grande: Cópias & Papéis, 2020.
- BRITO, Violeta Vieira de. A Turmalina Paraíba e seus cenários. 2013.
- BUTLER, R.W. (1980). **The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources**. *Canadian Geographer*, 24(1), p. 5-12
- CORIOLOANO, Luzia. O turismo rural no semiárido do Nordeste brasileiro. **Revista Geográfica de América Central**, 2011.
- DANTAS, Nathallye Galvão; MELO, Rodrigo Sousa. Análise da metodologia de hierarquização de atrativos turísticos como instrumento para elaboração de roteiros

turísticos no município de Itabaiana (PB). **Caderno Virtual de Turismo**, v. 11, n. 1, 2011.

DE ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz. **A invenção do Nordeste e outras artes**. Cortez editora, 2021.

DE MACEDO, Helder Alexandre Medeiros. **Revolvendo os escombros do “desaparecimento”**: proposta para uma história indígena no Sertão do Seridó. Recife: UFPE, 2004.

DIÁRIO DA BORBOREMA. **A construção da ferrovia Campina Grande–Patos na Paraíba**: o cotidiano dos “cassacos”. 2012.

EMBRATUR/IBAMA. **Diretrizes para uma política nacional de ecoturismo**. Brasília: EMBRATUR/IBAMA, 1994.

EMPRESA BRASILEIRA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA – EMBRAPA SEMIÁRIDO. **A região semiárida brasileira**: Pesquisa, desenvolvimento e inovação. Brasília: EMBRAPA, 2011. Disponível em: <https://www.alice.cnptia.embrapa.br/alice/bitstream/doc/916891/1/01Aregiaosemiariabrasileira.pdf18122011.pdf>. Acesso em: 25 fev. 2024.

ESTENDER, Antonio Carlos; PITTA, Tercia de Tasso Moreira. O conceito do desenvolvimento sustentável. **Revista Terceiro Setor & Gestão de Anais-UNG-Ser**, v. 2, n. 1, p. 22-28, 2008.

FARIA, Antônio Júlio de. O Brasil de JK. In. **Revista Legislativa**. N 33. Belo Horizonte: Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais, 2002.

FONSECA, M. C. L. (2003). **O patrimônio em processo: trajetórias da política federal de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ.

GOMES, Josinaldo; FERNANDES, Ivo. **Salgadinho**: revelando memórias: tecendo o fio da história. João Pessoa: CCTA, 2020.

HANAI, Frederico Yuri. Desenvolvimento sustentável e sustentabilidade do turismo: conceitos, reflexões e perspectivas. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, v. 8, n. 1, 2012.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Portal Cidades**: classificações e identidades. Rio de Janeiro: IBGE, 2013. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/passagem/historico>. Acesso em: 29 jan. 2025.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo**: classificações e identidades. Rio de Janeiro: IBGE, 2013. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/passagem/historico>. Acesso em: 12 dez. 2024.

INSTITUTO NACIONAL DO SEMIÁRIDO – INSA. **Desenvolvimento sustentável do semiárido brasileiro**. Campina Grande: INSA, 2015. Disponível em:

https://www.gov.br/insa/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes-do-insa/desertificacao/aldrin_5_desenvolvimento-sustentavel-no-sab-498-1991-1-pb.pdf. Acesso em: 25 fev. 2024.

JOFFILY, Ireneo. **Notas sobre a Parahyba**. Brasília, DF: Thesaurus, 1977 [1892].

LEDHESMA, Miguel. Tipos de turismo: nueva clasificación. **Buenos aires**, v. 1, p. 66-86, 2018.

MADUREIRA, Eduardo Miguel Prata. Desenvolvimento regional: principais teorias. **Revista Thêma et Scientia**, v. 5, n. 2, 2015.

MAIA, Andréa Casa Nova. Memória (s) e Identidade (s) nos trilhos: História de Ferroviários brasileiros em tempos de neoliberalismo. **Locus: revista de história**, v. 15, n. 1, 2009.

MEDEIROS, Coriolando de. **Dicionário corográfico do Estado da Paraíba**. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1950.

PEREIRA, Jônatas Rodrigues. **Estação de Salgadinho**. História Ferroviária Paraibana. 2007. Disponível em:

<https://historiaferroviariaparaibana.blogspot.com/2009/09/> Acesso em: 18 de abril de 2025.

PROJETO COOPERAR PB. **Paraíba Rural Sustentável**. Paraíba, s.d. Disponível em: <https://cooperar.pb.gov.br/pb-rural-sustentavel>. Acesso em: 25 fev. 2024.

QUERO PASSAGEM. **Queropassagem**. 2025. Página inicial. Disponível em: <https://queropassagem.com.br/onibus/patos-pb-para-joao-pessoa-terminal-severino-camelos-pb?partida=20/08/2025> Acesso em: 30 de jul. 2025.

SECCHI, Leonardo. **Análise de políticas públicas**: diagnóstico de problemas, recomendação de soluções. São Paulo: Cengage Learning, 2021

SILVA, Amanda Tavares da. Turismo e educação patrimonial em bananeiras por meio da produção de uma cartilha pedagógica. 2022.

SILVA, J. E. B. **Potencial turístico de São José de Espinharas**: Arqueologia enquanto vetor de desenvolvimento regional. *Revista Tarairiú*, v. 1, n. 21, p. 1-15, 2023. Disponível em:

<https://revista.uepb.edu.br/REVELAP/article/download/1538/1497/6290>. Acesso em: 25 fev. 2024.

STURDAT FILHO, Carlos. Vias de comunicação do Ceará Colonial. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v. 51, p. 15-47, 1937.

UNESCO. **Convenção para a salvaguarda do patrimônio cultural imaterial**. Paris: Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, 2003. Disponível em: <https://ich.unesco.org/en/convention>. Acesso em: 25 fev. 2024.